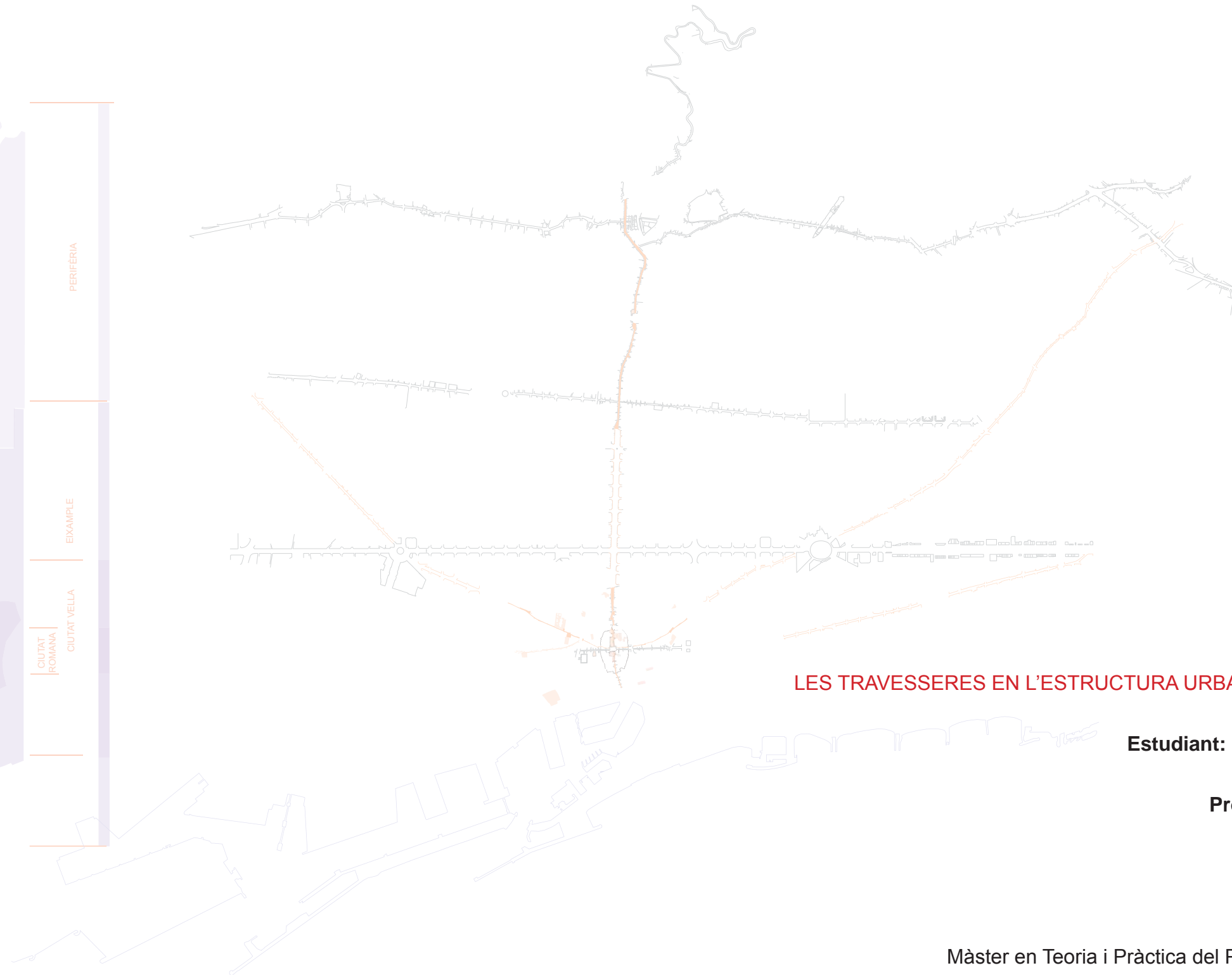
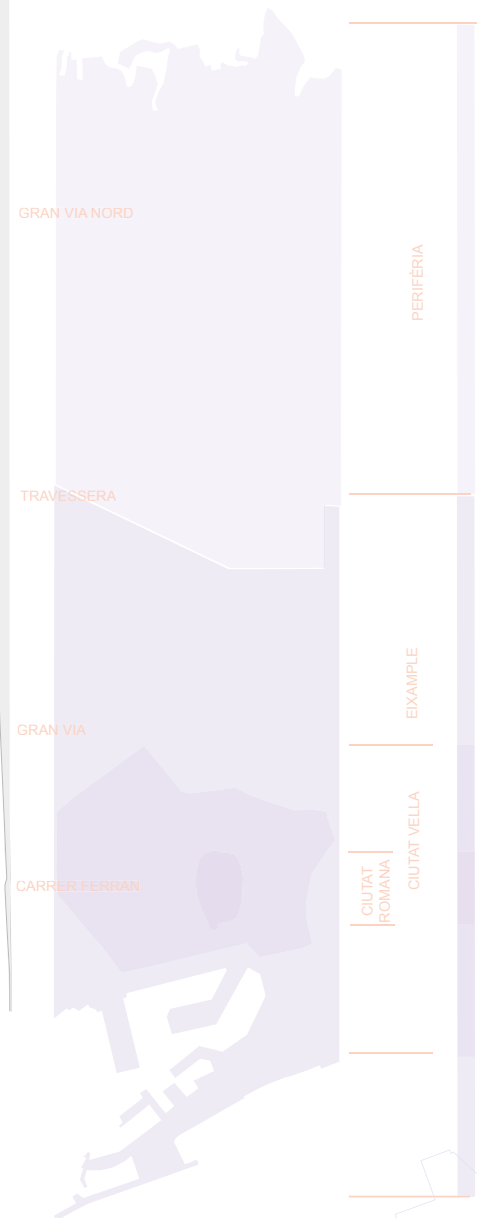




+150
+100
+50
+25
+10



LES TRAVESSERES EN L'ESTRUCTURA URBANA DE BARCELONA

Estudiant: Ferran Signes Orovay

Tutor: Xavier Llobet

Professors: Eduard Bru

Josep M^a Fort

Aquiles González

Tesina Final

Màster en Teoria i Pràctica del Projecte d'Arquitectura

Intensificació 4: Projecte i Societat de Masses

Departament de Projectes Arquitectònics

Universitat Politècnica de Catalunya

Abstract

Aquest treball es centra en l'estudi de les “vies travesseres”, en les característiques de la direcció transversal¹ de l'estructura urbana de la ciutat de Barcelona. L'anàlisi segueix un recorregut temporal a través de les representacions de la ciutat. Es pretén evidenciar la importància i la intencionalitat de projecte de les “travesseres” com elements urbans que es basen en la connectivitat i la comunicació, així com en la complementarietat de les altres vies de l'estructura urbana.

Hem escollit tres vies travesseres que s'identifiquen, també, amb tres escales de l'estructura urbana, què es situen en moments històrics amb intencions de projecte i metodologies diferents. El **carrer Ferran** en la transformació de la ciutat antiga, la **Gran Via** en el projecte de nova ciutat i la **carretera d'Esplugues a Sant Andreu** (Gran Via Nord) en el Pla de carreteres provincials de Barcelona.

De l'anàlisi de les tres vies es dedueix una homologia² que s'ha resolt o desenvolupat al llarg del temps, i que, segons el nostre parer, identifiquen els trets característics de l'estructura urbana de

1 Transversal

1 adj. [LC] [MT] Que va en una direcció que travessa una direcció donada. Dues posts paral·leles unides per llistons transversals. Secció transversal.
2 f. [MT] [LC] Recta que travessa o talla un sistema de rectes.

2 Homología.

(Del gr. *ὁμολογία*, con cambio de sentido).

2. f. Biol. Relación de correspondencia que ofrecen entre sí partes que en diversos organismos tienen el mismo origen aunque su función pueda ser diferente.

3. f. Bioquím. Relación de correspondencia que ofrecen entre sí distintas moléculas o alguna de sus partes, que tienen origen y función semejantes.

Paraules Clau:

Travesseres. Estructura urbana de Barcelona. Carrer Ferran. Gran Via. Gran Via Nord. Propostes urbanes. Reforma urbana i Eixample. Canal de Suez. Comunicació urbana i perifèria.

la ciutat de Barcelona.

Amb tot, la forma urbana és més complexa que l'estructura formal i té a veure amb qüestions, culturals, ideològiques, econòmiques, sociològiques,... En aquest sentit no es pretén, simplificar o reduir la forma o l'estructura urbana a un esquema formal, sinó, donar una interpretació que pugui sumar a altres interpretacions. Tot i això creiem que per la interpretació de la forma urbana i per la seva conceptualització és important identificar-la.³

En aquest sentit, el treball, en base a les anàlisis realitzades, proposa la modificació del traçat de la tercera via transversal tenint en compte les característiques urbanes actuals, intentant vincular la proposta a la realitat urbana, sense imposar un traçat que les modifiqui per ajustar-se al esquema teòric, entenent que la proposta ha de conjugar la realitat urbana i l'esquema teòric-formal, sense intervenir de manera traumàtica en el sistema urbà, més aviat es tracta d'identificar les qualitats urbanes existents i la seva possible relació i ajust a l'esquema teòric.

3 **Barnada**, Jaume (2006). Dotze ciutats. Els seus espais públics. Edicions UPC 2006

1_Introducció	06
2_El carrer Ferran. Quatre episodis.	14
2.1_Rambles / Plaça de la Trinitat	16
2.2_Plaça de la Trinitat / Plaça Sant Jaume	17
2.3_Plaça Sant Jaume / Plaça de l'Àngel	19
2.4_Carrer Princesa	20
3_La Gran Via	28
3.1_El projecte d'Eixample d'en Ildefons Cerdà	28
3.2_El canal Suez i la Gran Via	30
3.3_Les travesseres a l'Eixample Cerdà	32
4_La Gran Via Nord	39
4.1_La xarxa de carreteres secundàries de Barcelona	40
4.2_La xarxa de tramvies	42
4.3_Propostes urbanes i canvi d'escala	44
El pla de Sanejament de Garcia Faria	44
El pla Jaussely	46
El pla de la Barcelona Futura	48
El Regional Planning	49
El pla Macià	50
4.4_El creixement "incontrolat" de la ciutat	51
5_Conclusions	54
6_Seqüència gràfica	70
7_Bibliografia	81
8_Il·lustracions	83

TRES VIES TRAVESSERES EN EL TERRITORI METROPOLITÀ DE BARCELONA

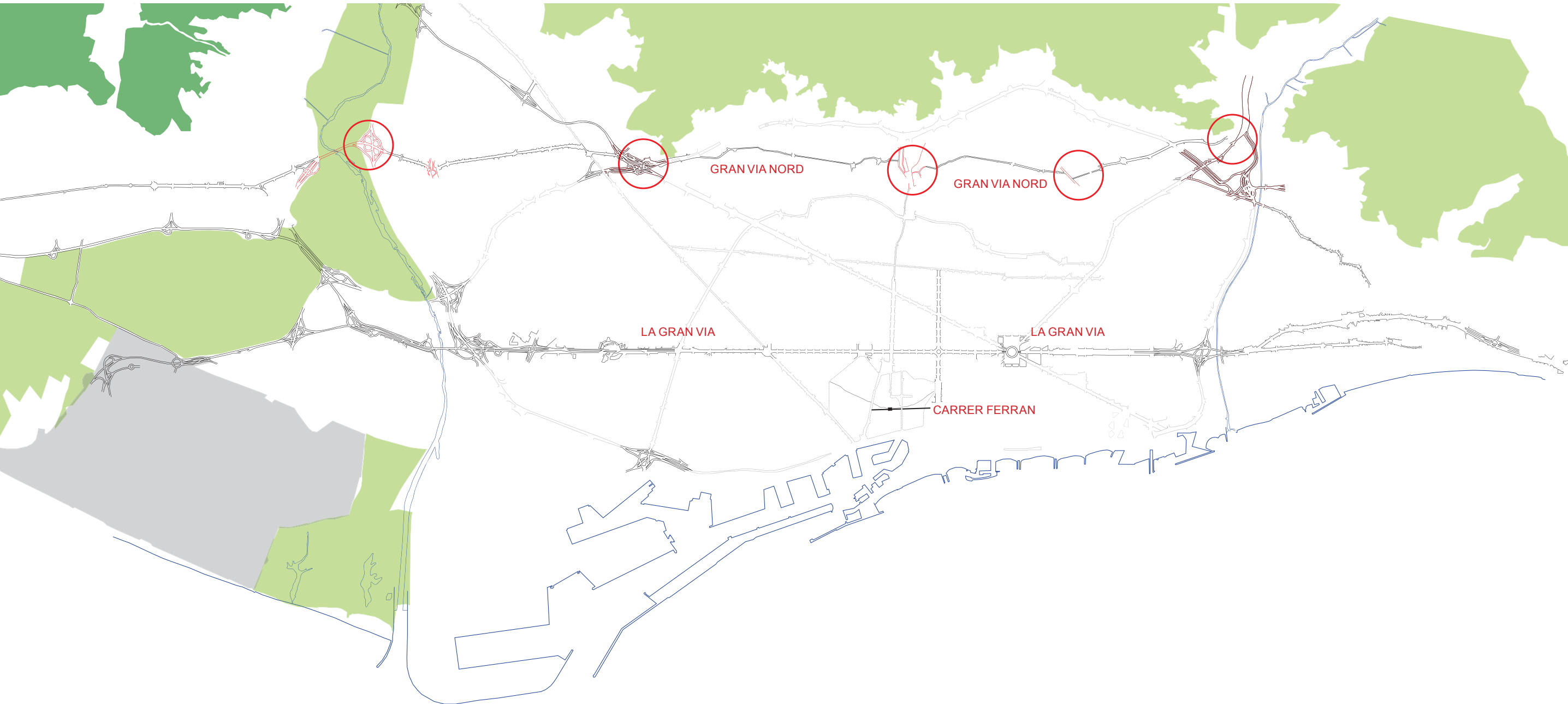


Fig 1. LES TRES VIES TRAVESSERES. Dibuix de l'autor sobre el PGMB 2010. Representació de les tres vies d'estudi en l'àmbit metropolità.

1_Introducció

El interès en aquestes tres vies morfològicament recurrents, amb funcions simbòliques, socials i d'ús diferents; amb metodologies o processos de generació diferents, està en que analitzades a llarg del temps i en l'estructura de la ciutat, denoten una manera singular de creixement i desenvolupament de l'estructura urbana.

El carrer Ferran. *El "projecte" il·lustrat*

Entenem el carrer Ferran, (Ferran, Jaume I, Princesa) així, com altres actuacions anteriors a l'obertura del carrer Ferran (Conde de l'Asalto i Marquès de Barbara o Barbera) i altres propostes vinculades espacialment, (la reforma de la Rambla, la plaça Reial), necessàries per entendre la definició d'aquest carrer.

La Gran Via. *Projecte d'Eixample de la Ciutat.*

Del projecte d'Eixample, ens centrem en la Gran Via, entenent-la com element vertebrador de la proposta d'Eixample de 1859 d'Ildefons Cerdà.

La Gran Via Nord. *La carretera d'Esplugues a Sant Andreu.*

Via suburbana, antic camí d'Esplugues a Sant Andreu, comunicació entre ponent i llevant que s'ha anat transformant i definint, al llarg del temps, per les diferents sol·licitacions del creixement de la ciutat.

Aquest treball s'ha iniciat a partir de la reflexió de Manuel de Solà Morales¹ en relació a la funció de les "travesseres" en l'estructura urbana de Barcelona:

"Si, en comptes d'una supeditació simplista de la forma urbana a la miopia circulatòria, hom potencies la jerarquia formal i topogràfica de les grans travesseres estructurals, [...] s'hauria produït [la comunicació entre llevant i ponent] amb una estructura metropolitana més clara i forta. Sobretot, si el que avui és la Ronda de Dalt fos reconeguda com a veritable nova espina del territori perifèric, donant lloc a una nova Gran Via des de Sant Boi fins a Tiana."

Per la metodologia d'anàlisi hem tingut present les reflexions sobre la forma urbana que Javier Garcia-Bellido² ha treballat, concretament, en un article de 2005 sobre una proposta per la configuració d'una teoria general de la gestió urbanística:

"...Lo relevante de una ciudad o un territorio es que son espacios fijos, únicos, que se transforman y acumulan sus transformaciones por el peso del tiempo actuando sobre ellos, sobre toda su estructura y sus partes, interactuando diacrónicamente. Lo que es capaz de explicar sus formas y procesos es la génesis de todas esas transformaciones en sí mismas y en su lógica interna de co-participación en el todo urbano atravesando el tiempo."

Així mateix, la circulació i l'higienisme, conceptes mèdics, que com apunta Richard Sennett³, es varen traspasar a la disciplina urbanística a mitjans del segle XVIII, han estat un referent en els casos d'estudi del treball.

"Los descubrimientos de Harvey relacionados con la circulación de la sangre y la respiración condujeron a nuevas ideas acerca de la salud pública, y durante el siglo XVIII los planificadores ilustrados aplicaron estas ideas a la ciudad. Los planificadores trataban de convertir la ciudad en un lugar por el que la gente pudiera desplazar-se y respirar con libertad, una ciudad con arterias y venas fluidas en las que las personas circularan como saludables corpúsculos sanguíneos."

¹ **Solà-Morales**, Manuel de (2008)
DEU LLIÇONS SOBRE BARCELONA. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna. P. 87
COAC. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya 2008

² **García-Bellido y García de Diego**, Javier. (2005)
PROPUESTA PARA LA CONFIGURACIÓN DE UNA TEORÍA GENERAL DE LA GESTIÓN URBANÍSTICA

³ **Sennett**, Richard (1997)
CARNE Y PIEDRA. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. P. 274

TRES VIES TRAVESSERES

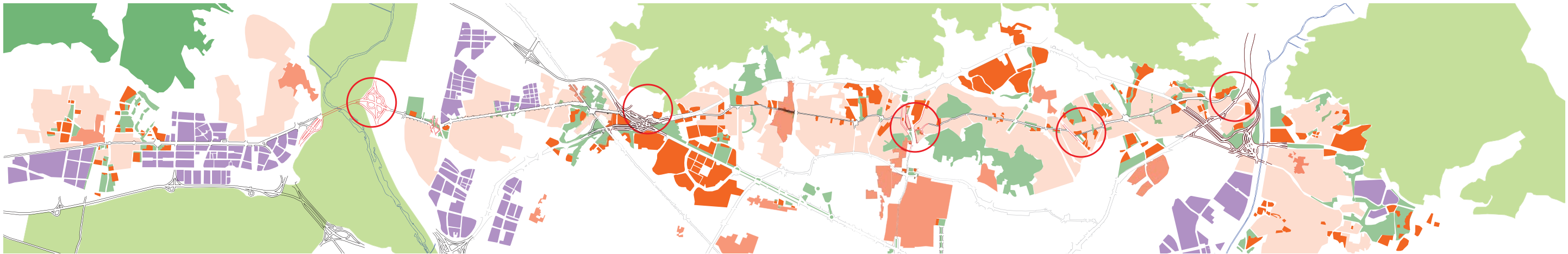


Fig. 2 FRAGMENT DE PGMB 2010. Detall de la Gran Via Nord. Dibuix de l'autor sobre el PGMB 2010

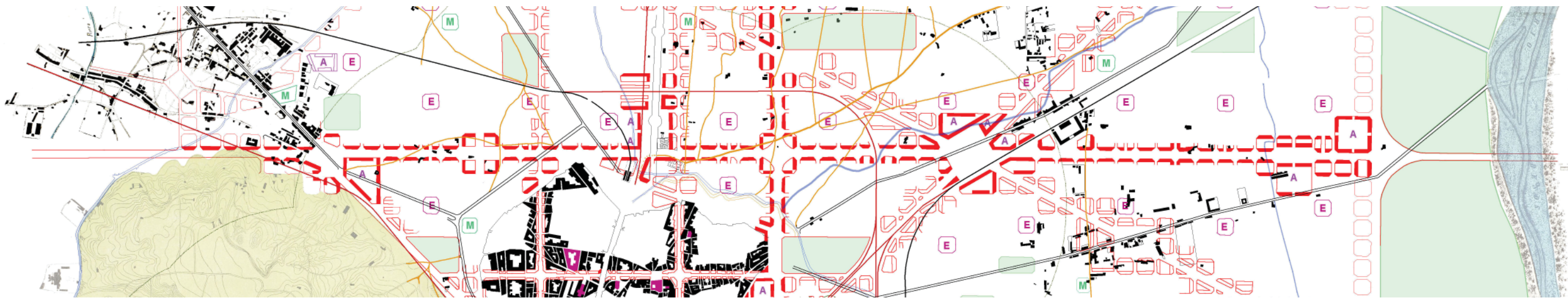


Fig. 3 FRAGMENT DEL PLÀNOL D'EIXAMPLE ILDELFONS CERDÀ 1859 (AHCB 2939). Detall de la Gran Via. Dibuix de l'autor sobre el Plànol d'Eixample 1859 (AHCB 2939)

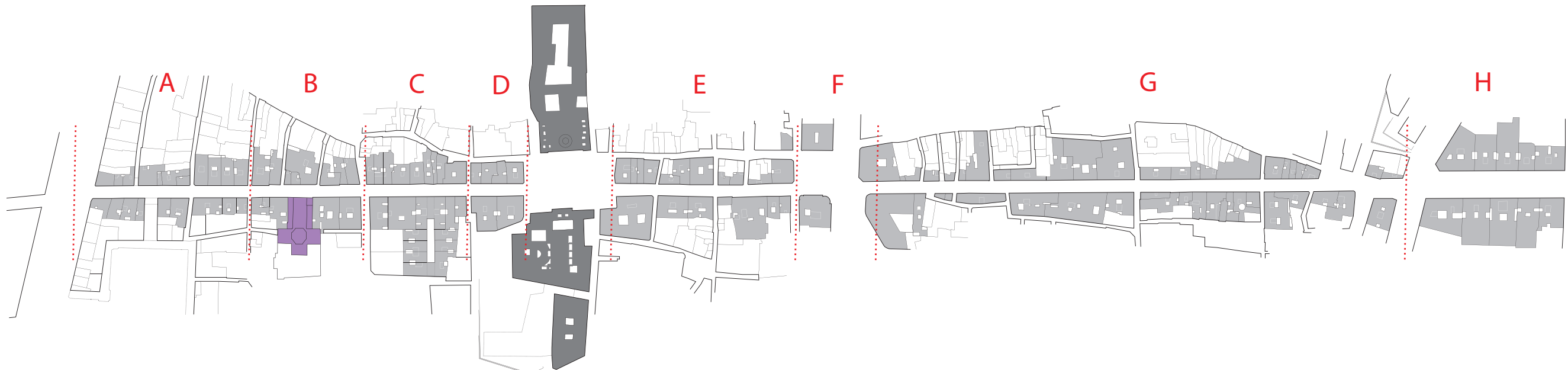


Fig. 4 EL CARRER FERRAN. Dibuixat sobre el parcel·lari actual amb les parcel·les afectades. Diferents fases del procés. Dibuix de l'autor sobre al parcel·lari actual

Al estudiar l'estructura de la forma urbana a través de la interacció de les diferents "capes", hem tingut present la categoria de les mateixes. Hem considerat que aquestes capes poden ser físiques o materials (topografia, geografia, elements construïts, infraestructura...), conceptuals o immaterials (projectes, legislació, sociològiques, culturals...).

En la il·lustració de la figura 5, a partir d'un estudi del circuit comercial a *Barcino*¹, es representa, sobre un esquema de l'àrea metropolitana, la influència que ha tingut en l'estructura urbana actual, la localització de les activitats econòmiques i de comunicació en relació a l'activitat comercial que propiciava la situació de Barcelona en la costa nord oriental del país.

En aquesta il·lustració s'observa, encara que en un estat germinal o embrionari, des del punt de vista d'estructura formal, la importància que tindran l'eix vertical (*Via ad Castrum Octaviarum*) continuació del *decumanus* de la ciutat i camí des de Barcelona a Sant Cugat a través de la serra de Collserola, així com les traveseres horitzontals, el *cardus*, a la ciutat i la *Via Francisca* (via cap a França) que travessa el pla en sentit paral·lel al mar (i al *cardus*) unint les vies (diagonals o radials) que connecten la ciutat, des dels extrems dels *cardus*, amb les vies d'ordre superior, a través dels passos naturals per les conques dels rius Llobregat i Besos, com ho descriu Pau Vila² en el Resum de geografia de Catalunya:

Entre les comunicacions primordials han figurat sempre les vies Vic-Tolosa i Lleida-Saragossa, [...]. Contemplant-les sobre el mapa, aquestes dues vies, que, si més no, foren ja importants calçades romanes, hom diria que [...], amb llur convergència marítima, assenyalen la importància del lloc predestinat a l'emplaçament de l'urbs barcelonina.

Un esquema formal que en certa manera es mantindrà i reproduirà, a diferents escales i per diferents intencions, al llarg del temps.

1 Piero **Berni Millet** i Cèsar **Carreras Monfort**. Faventia 23/1, 2001 103-129.
 “El circuit comercial de Barcino: reflexions al voltant de les marques amfòriques”

2 **Vila**, Pau. Resum de geografia de Catalunya. Nova edició del llibre del mateix títol publicat en nou volums per l'Editorial Barcino entre 1928 i 1936. ISBN 84-7283-705-X

L'ESTRUCTURA FORMAL ENTRE L'ESTRUCTURA SOCIOPOLÍTICA I ECONÒMICA

LOCALITZACIÓ DE VILES I FORNS DE TERRA CUITA A BARCINO

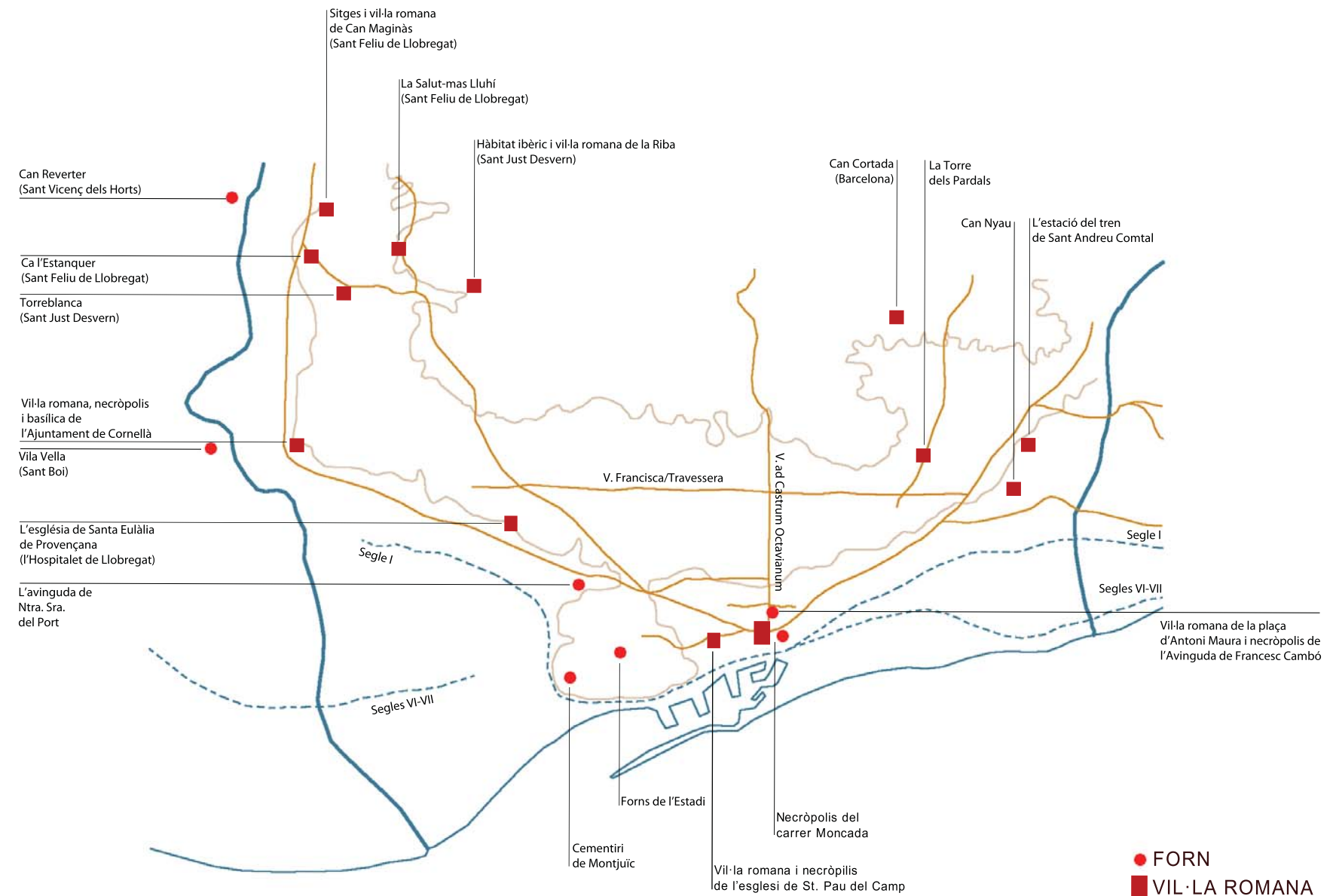


Fig. 5 Dibuix de l'autor en base a l'article "El circuit comercial de Barcino: reflexions al voltant de les marques amfòriques". Piero Berni Millet i Cèsar Carreras Monfort. Faventia 23/1, 2001 103-129. Mapa de la regió de Barcelona. Reconstrucció topogràfica d'acord amb Palet (1997, fig. 46).

La il·lustració de la figura 6, mostra l'actualització d'una estructura formal anterior (projecte d'Eixample Cerdà) i, com des de la interpretació del context actual i del reconeixement de l'estructura teòrica prèvia es poden generar noves propostes a partir del canvi d'escala.

En l'esquema per la regió metropolitana de Barcelona per el segle XXI, Manel Larrosa³, a partir de la interpretació de l'esquema d'estructura urbana de la ciutat de Barcelona, proposada per Cerdà, planteja un esquema per la regió metropolitana, mantenint els trets essencials de la mateixa.

El que ens ha interessat d'aquest esquema és el doble valor, per una part, entendre com Cerdà, genera una proposta abstracta (capa immaterial), què al aplicar-la al projecte d'eixample de Barcelona, considera les característiques o trets essencials de l'estructura territorial (capes materials) i, per altra, com aquest procés d'abstracció, "d'artificialització", pot generar elements teòrics en les "capes immaterials" de la ciutat amb la possibilitat de ser utilitzades com elements de proposta o projecte.



Fig. 6 Il·lustració redibuixada de l'article "EL PTMB, TAULER D'ESCACS DE PARTIDES FUTURES (LA BARCELONA QUE NO SAP CANVIAR D'ESCALA)" Manel Larrosa. Papers 55 / EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA. p. 68-69. 2010. La descoberta de la vall interior prelitoral suposaria un canvi d'escala per a Barcelona, com fa cent cinquanta anys ho fou el disseny de la Gran Via, amb la Meridiana i la Diagonal.

³ "EL PTMB, TAULER D'ESCACS DE PARTIDES FUTURES (LA BARCELONA QUE NO SAP CANVIAR D'ESCALA)" Manel Larrosa. Papers 55 / EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA. p. 68-69. 2010.

En el plànol de la fig. 7, es representen les vies “*històriques*” (color taronja) i les vies “*travesseres*” (color verd) sobre el parcel·lari actual del municipi de Barcelona.

Aquesta representació pretén mostrar la influència i la permanència de les vies antigues (romanes, medievals, carreteres...) i de les travesseres en l'estructura urbana de la ciutat actual, així com la superposició i complementarietat en l'estructura de sistema radial i el transversal.

Les primeres, seguint la lògica de la geografia del Pla, donant suport als successius creixements de la ciutat medieval i gòtica. Les segones, com propostes “artificials”, que des de el traçat de la ciutat romana (*cardus*), la proposta del carrer **Ferran-Princesa**, la **Gran Via** o la **carretera d'Esplugues** a Sant Andreu, han reconegut la importància de la component horitzontal (travessera) en la ordenació del creixement i comunicació interna de la ciutat.

La diferència fonamental de les “*travesseres*”, des del nostre punt de vista, i que el treball intenta mostrar, és la intencionalitat com a proposta d'ordenació del creixement i la comunicació de la ciutat.

ESTRUCTURA URBANA SOBRE EL PARCELLARI ACTUAL



Fig. 7 ESTRUCTURA URBANA SOBRE EL PARCELLARI ACTUAL. Plànol composició, dibuixat per l'autor, amb el plànol, *Pla de la ciutat de Barcelona y sos contorns en lo any 1740* de Francesc Renart i Closas (AHCB-2553), la Gran Via del projecte d'Eixample de 1859 de Ildefons Cerdà (AHCB-2939)

Des de la proposta de l'eix **Ferran-Princesa** de Josep Mas (1822-1856), la proposta de **la Gran Via** (Cerdà, 1859) com element vertebrador de l'Eixample Cerdà, fins a la proposta de la **carretera d'Esplugues a Sant Andreu** (Melcior de Palau, 1878) ha hagut el reconeixement explícit d'aquesta direcció en la definició de l'estructura urbana.

La similitud no és només formal, en tots tres casos hi ha el reconeixement de la realitat existent i la modificació de la mateixa a partir d'una intenció de projecte.

L'eix **Ferran-Princesa**, reconeix les “oportunitats” físiques, polítiques, jurídiques, econòmiques, de l'estructura urbana que, pretén modificar, a partir d'una idea de ciutat diferent a l'existent.

La Gran Via, a una altra escala, i amb pressupostos teòrics diferents, reconeix les condicions preexistents i les incorpora en la proposta concreta per la ciutat.

La carretera d'Esplugues a Sant Andreu, en un procés similar, però a escala provincial i regional, defineix una tercera travessera de característiques similars a les anteriors.

En aquest treball proposem **la Gran Via Nord** redefinint part del traçat de la carretera d'Esplugues, a partir del reconeixement de les condicions urbanes actuals, ajustant el traçat des de Vallcarca fins a Trinitat Nova, de manera que es pugi definir una via de característiques similars al sector Sarrià-Sant Gervasi, aconseguint així una comunicació més clara entre ponent i llevant en aquesta cota, així com la definició d'un element urbà que vertebrí i estructuri aquest sector de la ciutat.

LES TRAVESSERES EN L'ESTRUCTURA URBANA



Fig. 8 ESQUEMA DE L'ESTRUCTURA URBANA. Plànol composició, dibuixat per l'autor, amb el plànol, *Pla de la ciutat de Barcelona y sos contorns en lo any 1740* de Francesc Renart i Closas (AHCB-2553), la Gran Via del projecte d'Eixample de 1859 de Ildefons Cerdà (AHCB-2939)

2_El carrer Ferran. Quatre episodis

En aquest capítol fem una aproximació al procés de definició del carrer Ferran, analitzant el context en el que es produeix i a la metodologia de treball que l'ha generat.

El procés de construcció del carrer Ferran va ser llarg i complex, la cronologia de la pàgina següent dona indicis d'aquesta complexitat.

Aquest capítol l'hem anomenat “*El carrer Ferran*”, per poder identificar-lo com una unitat a nivell estructural, però per l'anàlisi

del mateix hem cregut oportú subdividir-lo en “*Quatre episodis*”

El projecte d'obertura es planteja l'any 1822 des de l'Ajuntament, com una proposta unitària, però, pel procés d'execució que es va dur a terme, creiem que es poden identificar quatre “episodis” diferents:

- 1_Rambles / Plaça de la Trinitat
- 2_Plaça de la Trinitat / Plaça Sant Jaume
- 3_Plaça Sant Jaume / Plaça de l'Àngel
- 4_Carrer Princesa

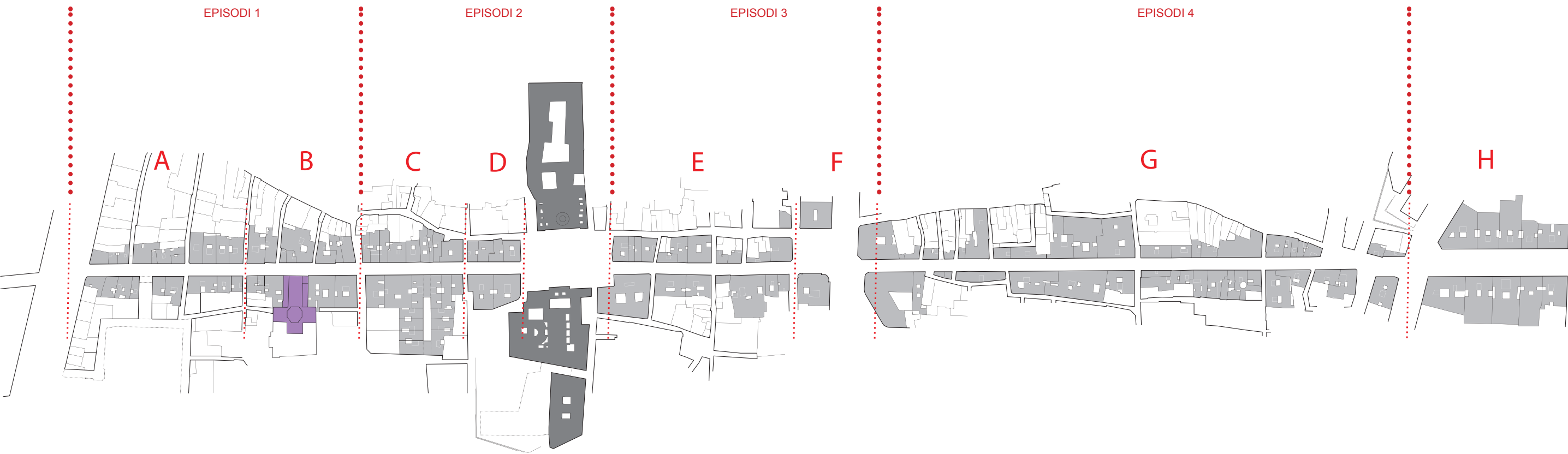


Fig. 9 El carrer Ferran-Jaume I - Princesa en el parcel·lari actual

CRONOLOGIA CONSTRUCCIÓ CARRER FERRAN-PRINCESA

INNOVACIONS TÈCNIQUES CIENTÍFIQUES

ALTRES PAÏSOS

CATALUNYA-ESPANYA

1820

1831

2a. Epidemia cólera a toda Europa

M. FARADAY: base teorica "inducció electromagnètica" del transformador

1835

Telégrafo elèctric; DAVENPORT: automobil elèctric

1837-8

telègraf percussió. de MORSE

1845

ENGELS: 'La situació de la classe obrera a Anglaterra'

1846

Omnibus tirats per cavalls a Berlín

1847-9

MONNIER: invenció del formigó armat

1848

MARX & ENGELS: 'Manifest Comunista'

1850

"The Dwellings of the Labouring classes" de H. ROBERTS.

1851

'Labouring Classes Lodging Houses Act' y 'Common Lodging Houses Act'; Titus SALT funda ciudad industrial "Saltaire", Yorkshire; Londres: Primera Expo. Universal.

1852

Vereeniging ten behorve der Arbeidersklasse (Asoc. d'ajuda a la classe obrera) origen de les actuals. Holanda

1820

1826

OWEN funda 'New Harmony', Indiana

1830

Primera línea de ferrocarril Liverpool-Manchester.

1831

Düsseldorf *Erweiterungs-planung* (plans d'expansió)

1833

2ª Llei d'Expropiació (7/7) (França)

1834

'Poors Law' (1ª Llei sobre requisits habitatges socials

1835

traspàs de competències en infraestructura, sanitat i urbanisme a les Administracions locals (Gran Bretanya)

1837

Llei municipal (França)

1837-39

ffcc. Leipzig-Dresde

1841

3ª Llei d'Expropiació (3/5) per a ferrocarrils i obres públiques, no urbanes (França)

1842

Compulsory Purchase Act (Llei d'expropiació forçosa); CHADWICK'S 'Report on the Sanitary Conditions of the labouring Population'; amb els Informes de la Cambra dels Comuns de 1840, 1844, 1845 y 1846 sobre normes d'higiene *Health of Town Commission* (Comissió de Sanitat de la ciutat)

1848

REVOLUCIONS EUROPEES

1848-51:

II REPÚBLICA (França)

1848:

Informe BLANQUI sobre 'Des classes ouvrières en France pendant l'année 1848'

1850

Fluchtliniengesetz (alineaciones ensanches) (Alemanya)

1850

Llei Vivienda obrera (13/4) (1ª Llei d'habitatge social de lloguer) (França)

1851

Great Exhibition, Londres: Cristal palace's Paxton

1852-70

II IMPERI, cop d'Estat de Louis-Napoleón III

1852

Decret-Llei (26/3) 4ª Llei Expropiació + parcel·les laterals vies urbanes per Decret executiu. França.

1853

Baupolizeiordnungen (Reglament de Control de Construcció) de Berlín

1853-69:

G. E. HAUSSMANN Prefecte Sena París (des de 29/1/1853 fins 5/1/1870): *Grands Travaux de París*; Primeras ciudades-jardín obreras de Jules Siegfried, en Mulhouse (Alsacia, França)

1853

LESSEPS inicia el canal de Suez (inaug. 1869);

1853-54

ELISHA G. OTIS, de Yonkers (NY) primer ascensor hidraulic de seguretat per a persones, exhibit al Palau de Cristal i instal·lat en uns grans magatzems de NY en 1857

1820

1820-23

TRIENI CONSTITUCIONAL Ajuntaments constitucionalistes

1822

PROJECTE D'OBERTURA DEL CARRER FERRAN

1823-33

2º PERÍODE ABSOLUTISTA ('dècada ominosa')

1824

REFORMA CONVENT DEL CAPUTXINS

1828

Les reials cèlules de juny i setembre sobre les competències arquitectes, mestres d'obres i enginyers militars.

1831 - 1847

FAÇANA PRINCIPAL AJUNTAMENT PLAÇA DE SANT JAUME

1832

introducció del vapor a la fàbrica barcelonesa de Bonaplata y Cia

1833

REGENCIA Maria Cristina; (10/4) Estatuto Real; RD. 30/11: divisió provincial de Javier de Burgos

1835

Bullanga de Sant Jaume (25/7) crema de convents. (5/8) destrucció de la fàbrica El Vapor Bonaplata.

1836

1ª Llei d'Expropiació; R.D. 25/1: 1ª Llei Desamortizació eclesiastica. Mendizábal

1837

(17/7) 2ª Constitució

1840

Llei d'Ajuntaments (censatària restrictiva: insurrecció)

Llei municipal de 14 de juliol atorga competencies als Ajuntaments per a traçar i aplicar plans d'alineacions dels carrers i les places dels seus nuclis urbans

1840

(31/12) l'Ajuntament convocatòria per a premiar la millor memòria que respongués a la qüestió "¿Qué ventajas reportaria Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad?"

1841

(22/3) CONCURS PER LA CONSTRUCCIÓ D'UN TEATRE AL SOLAR DEL CONVENT DELS CAPUTXINS

1842

9/4: Llei de Inquilinats liberalització regimen señorial. Enllumenat a gas Barcelona

1842

PLÀNOL DE LA CIUTAT. Josep Mas i Vila

1845

R.O. 10/10: competències de projectes obres públiques als enginyers de camins

1845

Llei municipal de 8 de gener de 1845 competències dels Ajuntaments / plans d'alineacions

1845

Implantació de la Contribución de Inmuebles, cultivo y ganadería, dona lloc a la realització d'una nombrosa i diversa cartografia parcel·laria de caracter municipal.

1846

R.O. (25/7) de 'Planos geométricos y alineaciones de poblaciones', en ciutats >30.000 hab.

1848

(15/3) CESSIÓ A L'AJUNTAMENT DEL SOLAR DEL CONVENT DEL CAPUTXINS

(9/5) CONVOCATÒRIA CONCURS PROJECTES PER LA NOCA PLAÇA REIAL

1848

inauguració ferrocarril Barcelona-Mataró

1849

(19/7) Ley Pesas y Medidas de aplicació obligatòria. Sistema Mètric

1849

(2/1) la Comissió presidida per Berro pren la decisió de mesurar totes les finques del municipi de Barcelona, i aixecar un parcel·lari del terme.

1853

R.O. 9/11 Medidas sobre viviendas de obreros y tasación de alquileres

1854

(12/8) Ordre d'enderroc de les muralles.Pascual Madoz (gob. Civil). El 5 /11, Franquet, nou Gov. Civil nomenà Cerdà enginyer civil de la Hisenda pública

1854

R.O. (10-3) regulació alçades segons ample carrer. Madrid (h = 1,5 a)

1854-56

28/06'Vicalvarada':O'Done II BIENI LIBERAL

1855

2ª Llei de Desamortizació municipal, Madoz; Llei de Ferro-carrils; (07) 1ª huelga general

1857

CERDÀ: MAEB Memòria Avantprojecte d'Eixample de Barcelona; R.O. 28/3: Ordenanzas municipales completas de Barcelona; R.D. 8/4 encàrrec a Castro Eixample de Madrid

1858

PLÀNOL REFORMA C/ DE LA PRINCESA. Francesc Daniel Molina i José Fontseré

2.1_Rambles/Plaça de la Trinitat

L'obertura del carrer Ferran està molt vinculada als “efectes” que produí en l'estructura urbana de Barcelona la reforma de la Rambla.

Una Ordre Superior de 1772 determina la reforma i les noves alineacions. La major part dels edificis de la Rambla, a la façana del Raval, són edificis propietat de l'Església. Només en els encreuaments del carrer Hospital, Boqueria, Carme i Portaferrija hi ha edificacions de particulars.

El sector central, on es troben el convent dels Caputxins, el dels Trinitaris, el convent i col·legi dels Pares de Sant Francesc i el col·legi dels Pares Carmelites, és el sector, que al 1807 ha tingut menys modificacions. La excepció, és l'obertura del carrer Comte de l'Asalto, que va comportar la reforma del col·legi dels Carmelites Calçats, obra de Narcís Serra amb projecte del 29 d'abril de 1786. Altres obertures com el del carrer Marquès de Barberà (carrer Unió) i el mateix carrer Ferran, no es produiran fins al segon i tercer decenni del segle XIX, tot i que en alguns casos -carrer Marquès de Barbara- existeix una proposta d'obertura dels anys 1790-1792.

L'obertura de carrers, aprofitant aquesta Ordre Superior, tenia la intenció de donar accés d'edificació als terrenys del Raval que començaven a ser ocupats per habitatges i fàbriques.

En aquest sector, (Rambla del Caputxins) on la major part del terrenys eren propietat de l'església on s'havien construït convents i col·legis, la connexió amb la Rambla va haver d'esperar a les diferents desamortitzacions o al moment que els propietaris entenguessin que podien tenir algun benefici en la reforma.



Fig. 10 Estat de la Rambla en el segle XVIII. Dibuix de l'autor sobre còpia digitalitzada de la il·lustració extreta de: “La Plaza Real de Barcelona. De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana” Ignasi de Solà Morales i Arantza de Guereña Calderón . TESAB. 1982

Fig. 11 Dibuix de l'autor sobre el plànol, *Pla de la Rambla de Barcelona en lo año 1807* (AHCB-22136)

La iniciativa privada i els interessos municipals

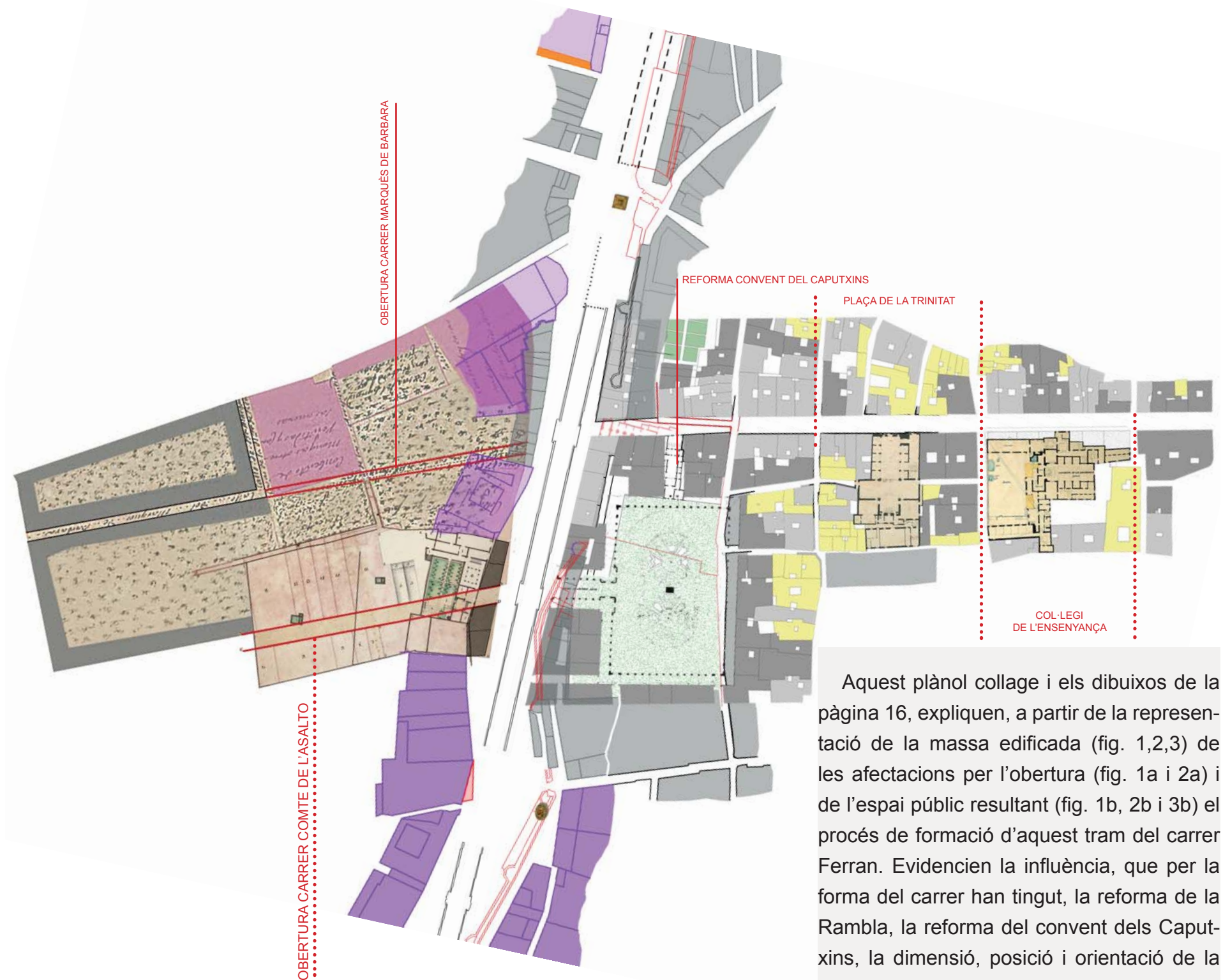
L'enderroc de la Muralla i la reordenació de la Rambla va activar iniciatives d'obertures de carrers, com el del Comte de l'Asalto (Nou de la Rambla), que aprofitaren aquesta Ordre Superior per donar accés d'edificació als terrenys del Raval que començaven a ser ocupats per habitatges i fàbriques.

En el sector central de la Rambla conflueixen diverses iniciatives diferents, l'**enderroc de la muralla i reordenació de la Rambla**, la proposta d'**obertura del carrer Comte de l'Asalto**, la proposta d'**obertura del carrer Marquès de Barberà** i la **situació del convent dels Caputxins**.

La remodelació del convent dels Caputxins, l'any 1824, iniciarà l'obertura del carrer Ferran, que ja estava prevista per l'Ajuntament des de l'any 1822. La reforma del convent consisteix bàsicament, en canviar l'església i l'accés de la Rambla al carrer Ferran, aprofitant l'espai entre els terrenys del convent i la mançana entre el carrer d'Aroles i Quintana.

Les obertures d'aquests tres carrers (comte de l'Asalto, Marquès de Barberà i Ferran) s'activen a partir de l'enderroc de la muralla i la reordenació de la Rambla per cercar la connexió del sector de ponent i de llevant amb la mateixa.

La connexió a la Rambla, en els tres casos, en relació a la propietat del sòl són similars; la diferència, en el cas del carrer Ferran, està en qui planteja la proposta, en la preocupació de la **definició arquitectònica** de la "tipologia" (uniformitat i regularització de la composició de les façanes), perquè forma part d'un **projecte d'escala superior**, d'escala de ciutat, que pretén **modificar l'estructura** de la mateixa a partir de la **creació d'un eix travesser que connecti**, el nou centre representatiu de la ciutat (futura plaça de Sant Jaume) amb els sectors de llevant i ponent, unint dos espais "públics" (la Rambla a ponent i l'esplanada al costat de la Ciutadella, a llevant) que en aquests moments estan esdevenint dos espais "públics" i de socialització de referència a la ciutat.



Aquest plànol collage i els dibuixos de la pàgina 16, expliquen, a partir de la representació de la massa edificada (fig. 1,2,3) de les afectacions per l'obertura (fig. 1a i 2a) i de l'espai públic resultant (fig. 1b, 2b i 3b) el procés de formació d'aquest tram del carrer Ferran. Evidencien la influència, que per la forma del carrer han tingut, la reforma de la Rambla, la reforma del convent dels Caputxins, la dimensió, posició i orientació de la plaça de la Trinitat, la formació de la plaça Sant Jaume, la reforma de l'Ajuntament i el col·legi i convent de l'Ensenyança.

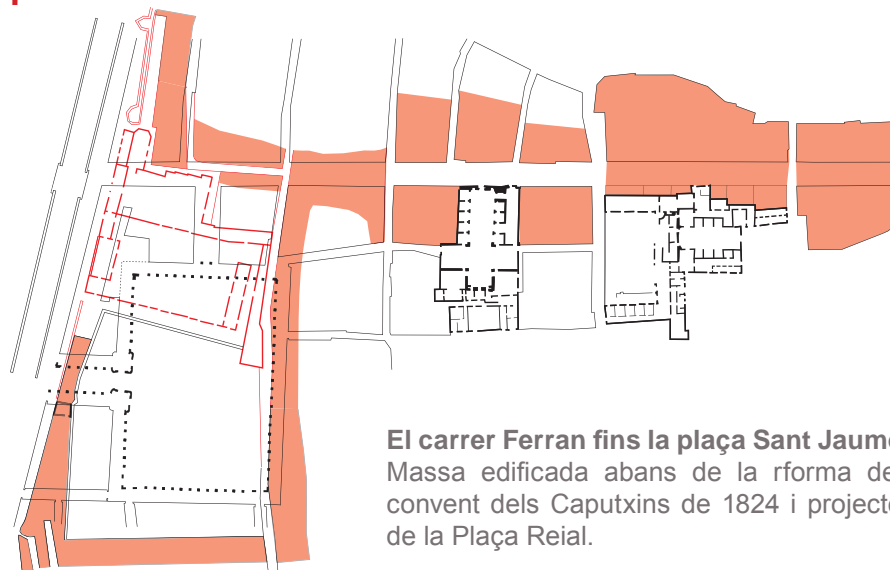
Fig. 12 Plànol collage, dibuix de l'autor sobre diferents plànols. "Prolongació carrer Marquès de Barberà (AHCB-3511), Obertura carrer Comte de l'Asalto (AHCB-5387), Pla de la Rambla (AHCB-22136) Convent dels Caputxins abans i després de 1824 i Quarterons de Garriga i Roca (AHCB-1158)

EL C/ FERRAN

RAMBLA / PL DE LA TRINITAT

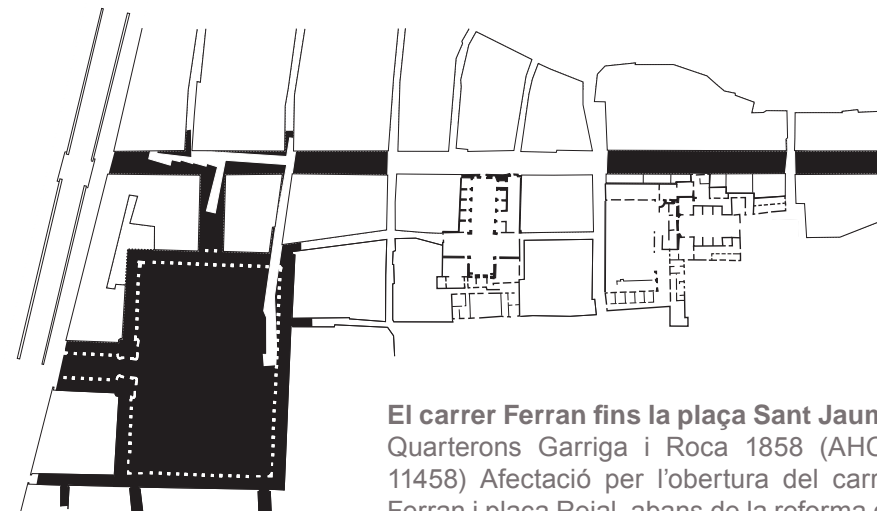
1807-1850

1



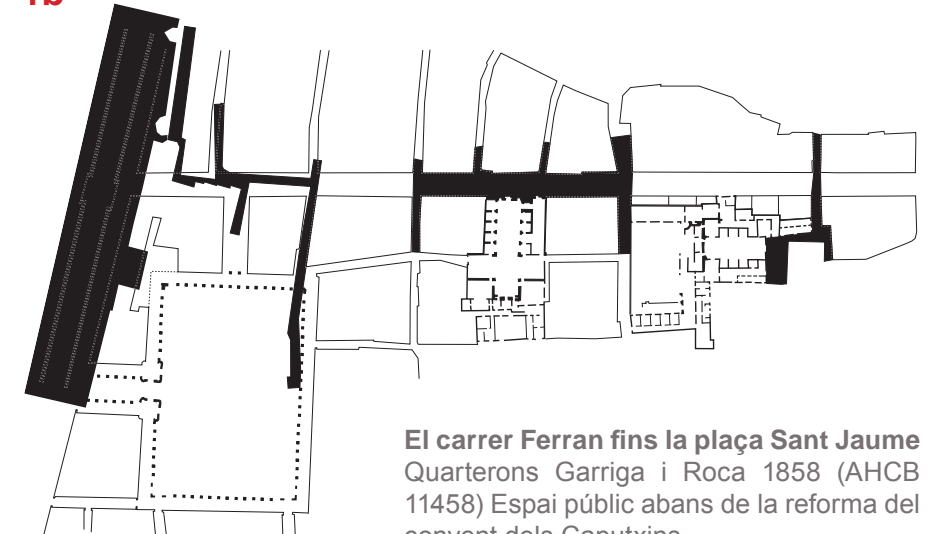
El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Massa edificada abans de la reforma del convent dels Caputxins de 1824 i projecte de la Plaça Reial.

1a



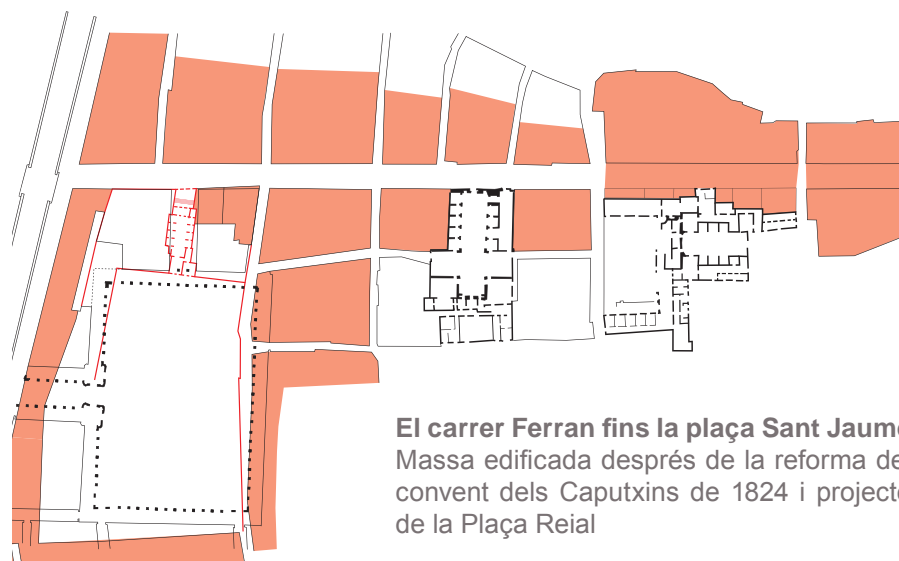
El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Quarterons Garriga i Roca 1858 (AHCB 11458) Afectació per l'obertura del carrer Ferran i plaça Reial, abans de la reforma de 1824 del convent dels Caputxins

1b



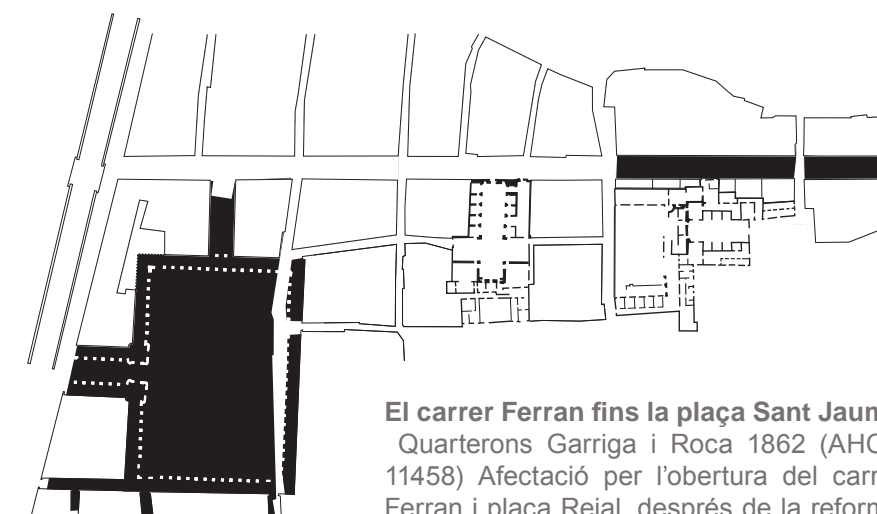
El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Quarterons Garriga i Roca 1858 (AHCB 11458) Espai públic abans de la reforma del convent dels Caputxins

2



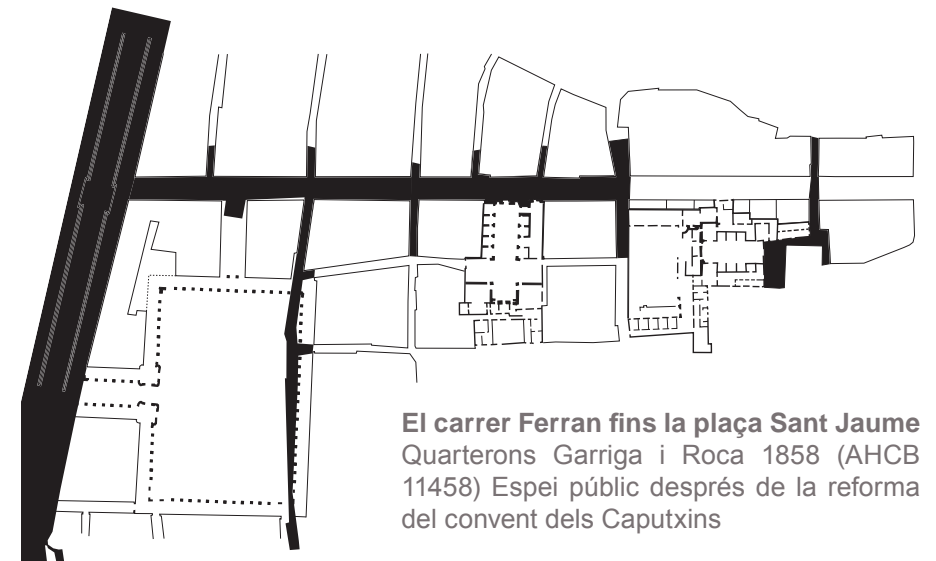
El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Massa edificada després de la reforma del convent dels Caputxins de 1824 i projecte de la Plaça Reial

2a



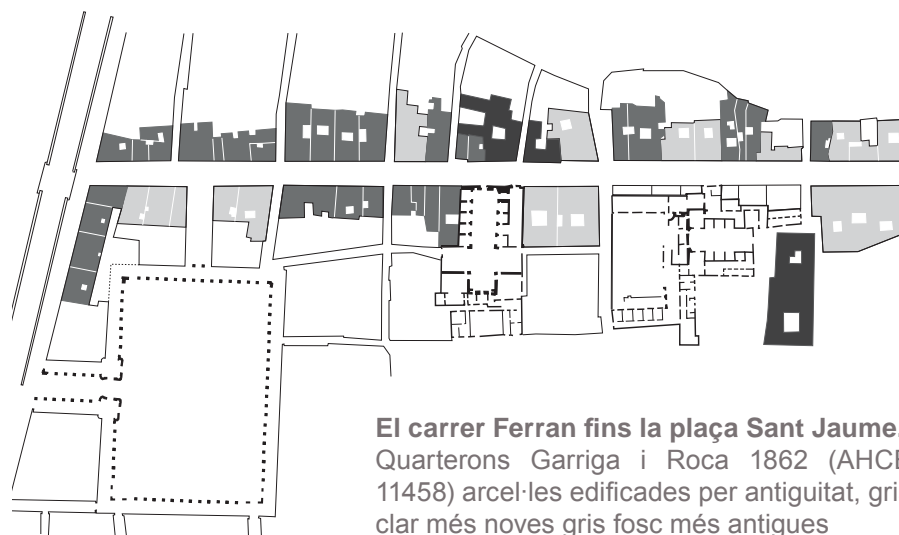
El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Quarterons Garriga i Roca 1862 (AHCB 11458) Afectació per l'obertura del carrer Ferran i plaça Reial, després de la reforma de 1824 del convent dels Caputxins

2b



El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Quarterons Garriga i Roca 1858 (AHCB 11458) Espai públic després de la reforma del convent dels Caputxins

3

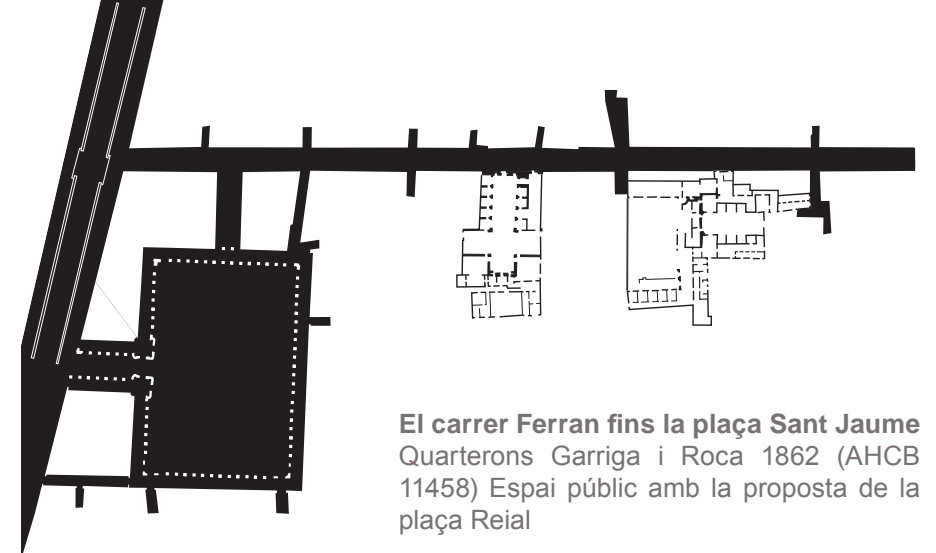


El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume.
Quarterons Garriga i Roca 1862 (AHCB 11458) arcel·les edificades per antiguitat, gris clar més noves gris fosc més antigues

1, 2, 3, 1a, 2a, 1b, 2b, 3 i 3b. Dibuix de l'autor sobre la base del plànol collage de la fig. 12

Tot i que va ser un projecte unitari, l'obertura del carrer Ferran, aprovat per l'Ajuntament (1822) amb una intenció estructurant de la ciutat, el procés de construcció, està definit per voluntats individuals, en aquest sentit, es podria parlar, si més no en aquest tram del carrer, d'un **projecte col·lectiu**, en el sentit de coincidències de voluntats diverses que d'una proposta d'esventrament.

3b



El carrer Ferran fins la plaça Sant Jaume
Quarterons Garriga i Roca 1862 (AHCB 11458) Espai públic amb la proposta de la plaça Reial

2.2_Plaça de la Trinitat/Plaça Sant Jaume

En aquest tram, són decisius tres factors, la reforma de la plaça Sant Jaume, l'enderroc del col·legi de l'Ensenyança i les possibilitats de l'Ajuntament per afrontar aquestes reformes.

El projecte per la creació de la plaça de Sant Jaume, coincideix temporalment amb l'obertura del carrer Ferran a la Rambla (1824). Aquesta coincidència, en el temps, pot tenir a veure amb la impossibilitat de l'Ajuntament de portar a terme els projectes plantejats amb anterioritat en el espai del convent del Caputxins, que a partir de 1823, amb el final del trienni liberal, a tornant a ser propietat dels frares del convent.

El col·legi de l'Ensenyança serà un element de resistència, de la mateixa manera que els col·legis religiosos de la Rambla. Quan Garriga i Roca fa l'aixecament dels quarterons (1862), el col·legi encara està en funcionament, tot i que ja està obert el carrer. Amb això, l'aspecte del carrer en aquest tram, pel que fa a la façana sud, han quedat petites parcel·les de poca fondària i, tot i que Garriga i Roca les dibuixa com a noves construccions, es planteja un cert dubte respecte aquestes parcel·les, atès que pocs anys després (1875) es construirà el Passatge del Crèdit ocupant la major part del terreny del col·legi.

La voluntat de renovar el centre a partir de les iniciatives que des de l'Ajuntament poden ser factibles, incidint en terrenys de la seva propietat i en els que la propietat privada no és afectada o s'afecta per petites rectificacions d'alineacions, sembla el mecanisme adoptat en els projectes. En la proposta de la plaça de Sant Jaume, tot i la diferència en el resultat, per les proporcions, per la forma, per la situació i pel que representa en l'estructura urbana i simbòlica de la ciutat, aquest mecanisme, no està massa lluny del que s'ha fet servir en la creació de places en terrenys propietat de les esglésies a les places de Sant Josep Oriol, Sant Felip Neri o la plaça davant l'església de Santa Maria del Mar.

A les il·lustracions de la pàgina següent hem seguit la metodologia de sobreposició, en base al plànol de reforma de la plaça Sant Jaume, hem incorporat i comparant diferents moments històrics,



Fig. 13 Plànol collage dibuixat per l'autor sobre "Plano para la formación de una plaza céntrica [...] 30 Enero de 1824 encontró el..." (AHCB 3527). Diferents transformacions de la plaça Sant Jaume. Geografia General de Catalunya. p. 832-833. Carreras Candi. Quarterons de Garriga i Roca (1862) ajustats al parcel·lari actual.

amb la intenció de representar el procés de generació formal de la mateixa.

Hem partit del plànol de 1824¹, plànol que descriu amb molta precisió les intencions i la formalització de la proposta. Identifica les parcel·les i la seva propietat. Delimita amb molta claredat els terrenys o parcel·les que s'han d'adquirir o cedir.

A aquest plànol base s'ha sobreposat la forma actual de la plaça (1a pàg. 18) amb el traçat del carrer Ferran i Jaume I (línia discontinua de color blau) i la il·lustració entre les pàgines 832 i 833, del llibre de Carreras Candi "Geografia General de Catalunya" (línies de color groc) que representa les diferents transformacions de la plaça des del segle XV al XIX, segons el plànol de J. Ferran Torras.

Aquestes il·lustracions fan palès que la transformació de l'espai públic depèn en gran mesura de les parcel·les de propietat municipal i/o de l'església. L'obertura del carrer al costat de l'església

de Sant Just i l'eixamplament de la plaça a llevant de l'Ajuntament, es fa cedint part de la parcel·la de l'edifici de la Taula dels Comuns Dipòsits, la rectoria de Sant Jaume i la casa del Verguer. A la banda de ponent, on les propietats són de particulars, s'aplica el mecanisme d'alineació, per tal de regularitzar la forma, procurant afectar el mínim possible la propietat particular. El mateix mecanisme d'alineació s'aplica les propietats de particulars de la façana de llevant, mirant de compensar la superfície de la nova parcel·lació.

La obertura del carrer Ferran i Jaume I, que ja estava prevista des de 1822, no apareix en aquest plànol. Poden ser diversos els motius i no creiem oportú fer conjectures al respecte, però és interessant remarcar la coincidència de la situació del futur carrer Jaume I amb la parcel·la de l'edifici de la rectoria de Sant Jaume, fet que al nostre parer remarca la manera d'actuar o els condicionaments en les reformes a la ciutat.

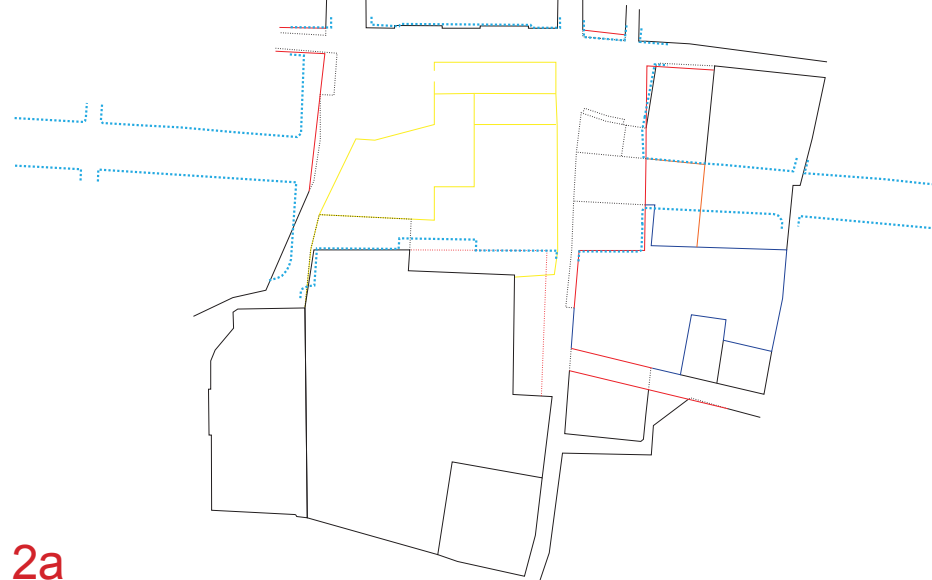
¹ "Plano para la formación de una plaza céntrica [...] 30 Enero de 1824 encontró el... Ayuntamiento la Iglesia de San. Jaime y casa de la Baglia con una pequeña tienda que tenia en sus bajos propia de Francisco Vilafeliu" (AHCB 3527).

1824



1a

1824 PROPOSTA FORMACIÓ PLAÇA SANT JAUME 30 DE GENER



2a

1862



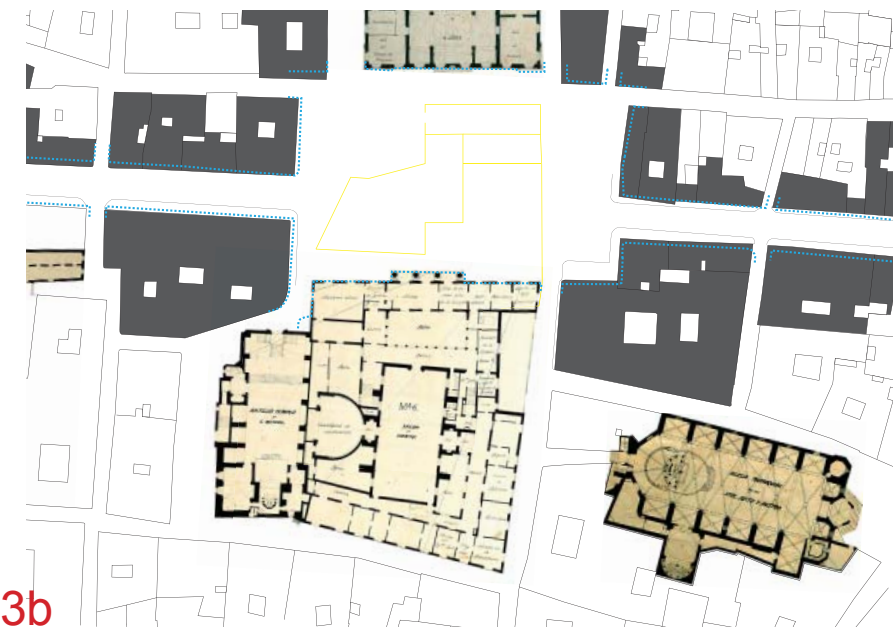
3a



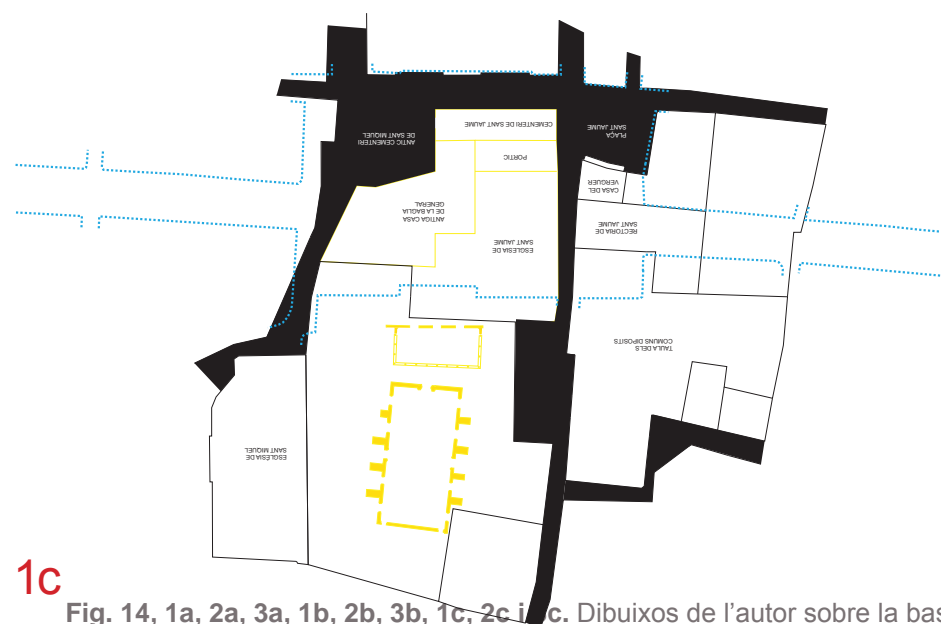
1b



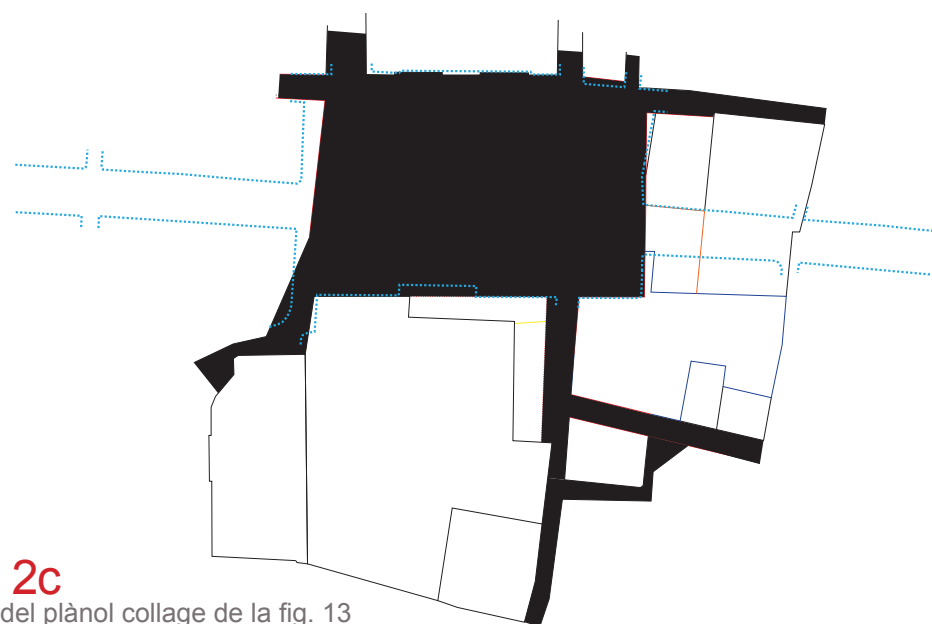
2b



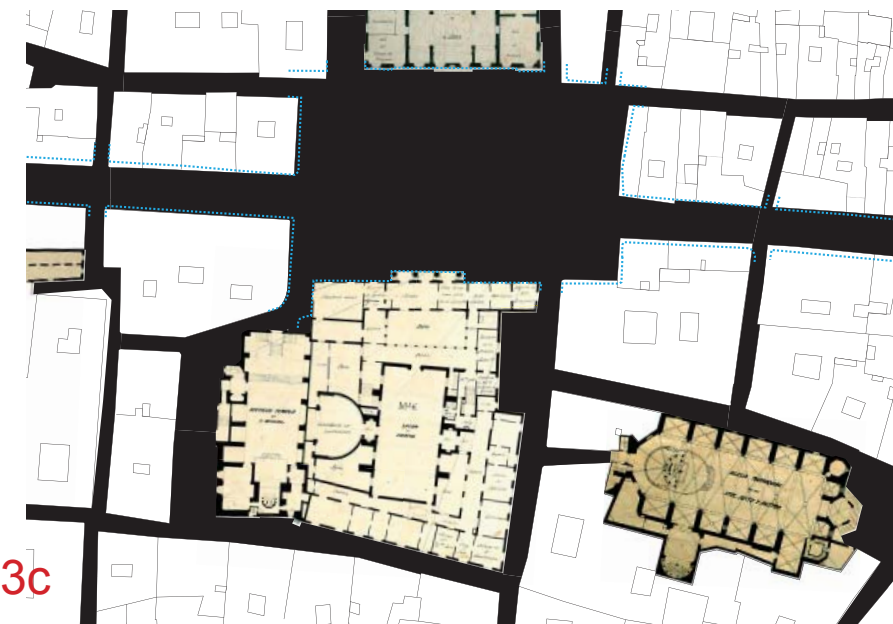
3b



1c



2c



3c

Fig. 14, 1a, 2a, 3a, 1b, 2b, 3b, 1c, 2c i 3c. Dibuixos de l'autor sobre la base del plànol collage de la fig. 13

2.3_Plaça Sant Jaume/Plaça de l'Àngel

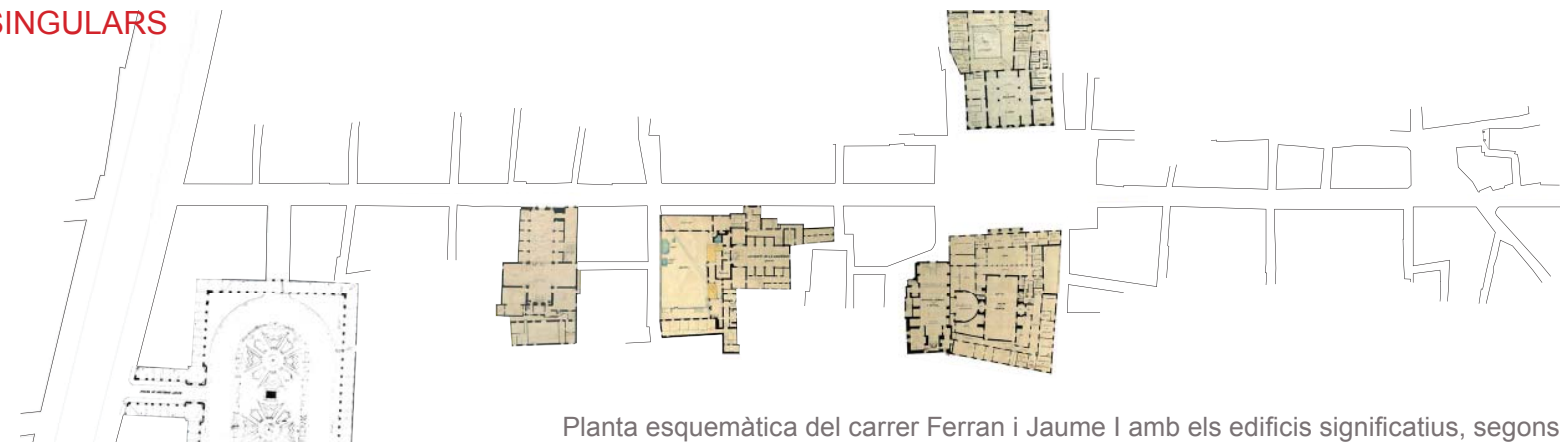
Una de les característiques d'aquest tram és la rapidesa d'execució. Probablement per la longitud del tram, però també per la seva situació (entre les dues places) així com per la trama urbana existent, què coincideix bastant amb el traçat de la reforma.

El plànol de Garriga i Roca de l'any 1862, ens ha servit de base per fer una simulació de la construcció dels dos carrers.

Garriga classifica els edificis d'habitatges en tres categories en funció de la data de construcció. Les categories no són molt precises, no fan referència a dates concretes, "*edificios antiguos*", "*edificios de mediana existencia*" i "*nueva construcción*" que representa respectivament en color groc, gris clar i gris fosc.

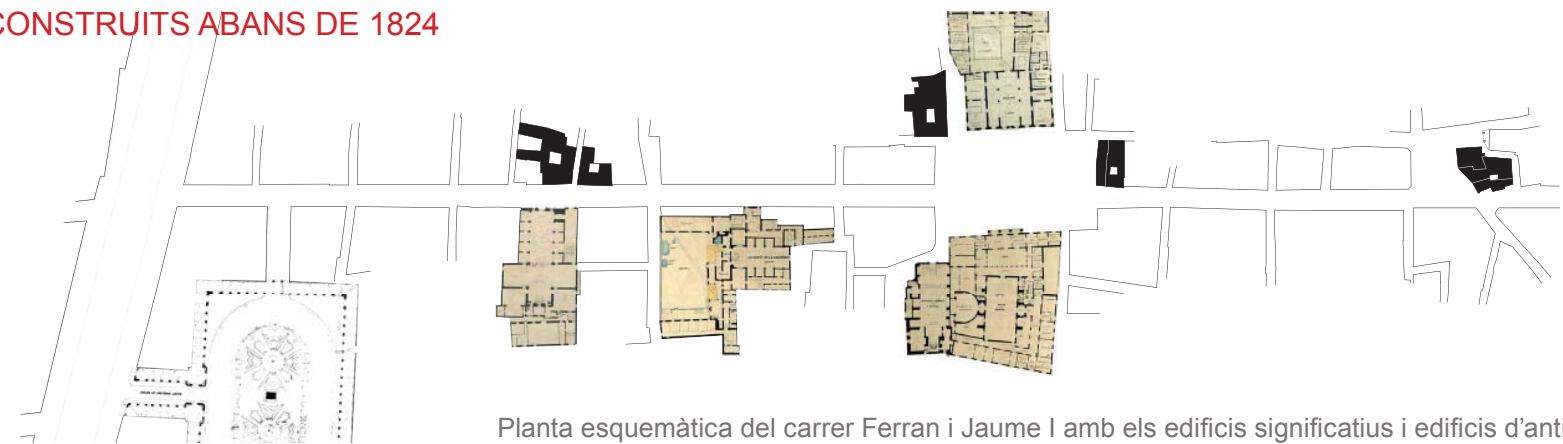
Tot i la falta de precisió en la data de construcció i considerant que les primeres noves edificacions (les de "*mediana existencia*", segons la classificació de Garriga i Roca) en el carrer Ferran i Jaume I, han de ser posteriors a l'any 1824 i les més recents han de ser anteriors a l'any 1862, ens ha permès fer una representació del procés de construcció dels dos trams, que segons el nostre parer, indica la rapidesa de construcció del carrer Sant Jaume respecte al carrer Ferran.

EDIFICIS SINGULARS



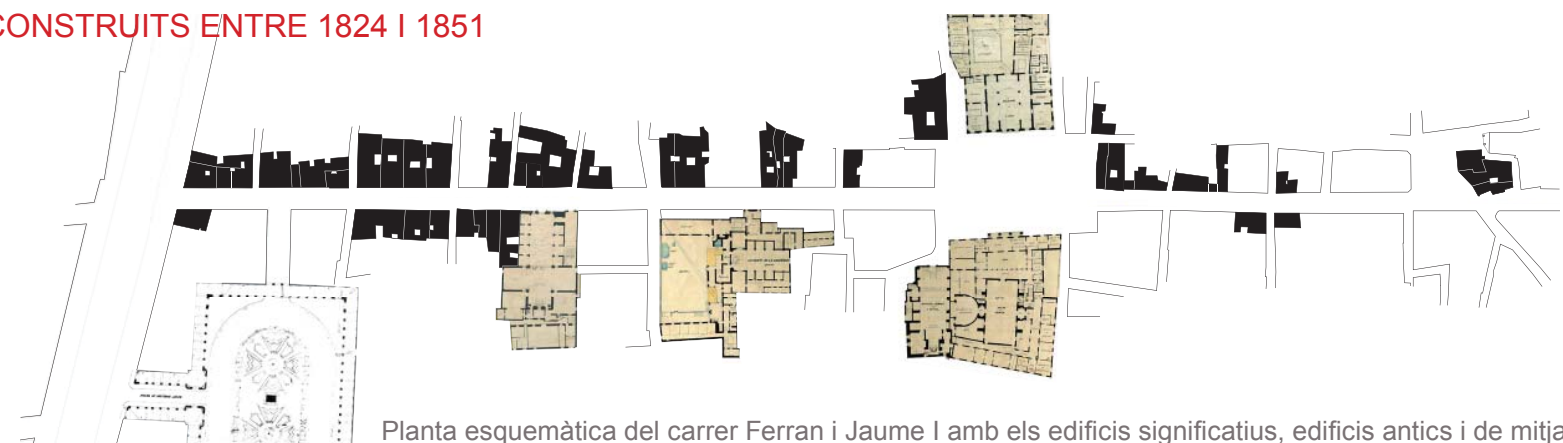
Planta esquemàtica del carrer Ferran i Jaume I amb els edificis significatius, segons Garriga i Roca

EDIFICIS CONSTRUÏTS ABANS DE 1824



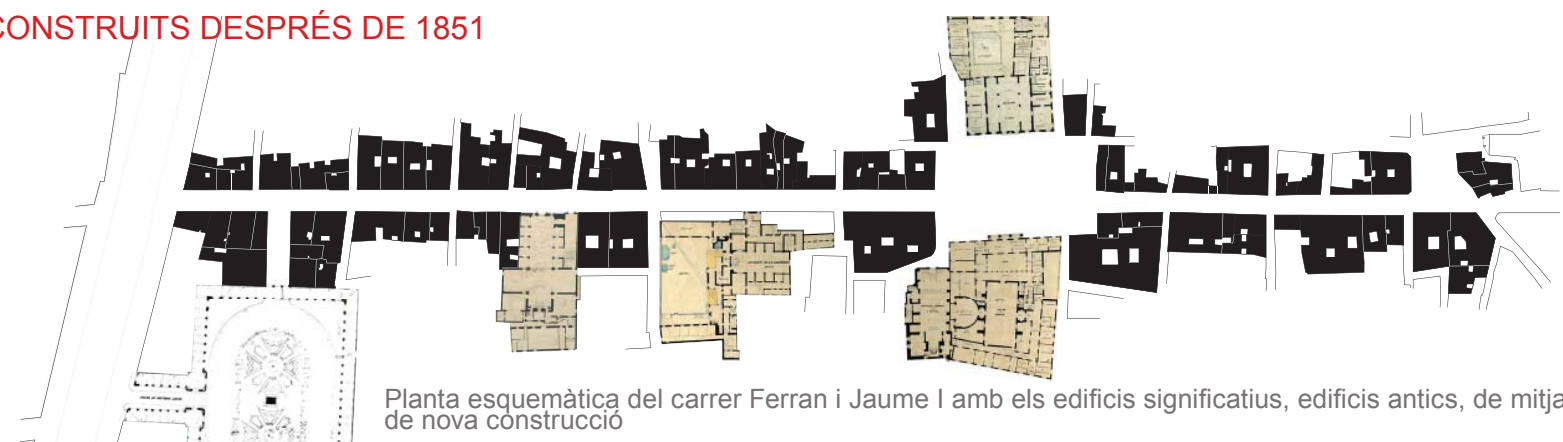
Planta esquemàtica del carrer Ferran i Jaume I amb els edificis significatius i edificis d'antiga construcció

EDIFICIS CONSTRUÏTS ENTRE 1824 I 1851



Planta esquemàtica del carrer Ferran i Jaume I amb els edificis significatius, edificis antics i de mitjana construcció

EDIFICIS CONSTRUÏTS DESPRÉS DE 1851



Planta esquemàtica del carrer Ferran i Jaume I amb els edificis significatius, edificis antics, de mitjana construcció de nova construcció

Fig. 15, a, b, c i d Procés de construcció dels trams Ferran i Sant Jaume. Dibuixos de l'autor a partir dels quarterons de Garriga i Roca (1862)

2.4_El carrer de la Princesa

Apartir de 1851 (plànol de la Brigada Topogràfica i del Ensanche. Fig. 17) es pot veure els projectes realitzats que l'Ajuntament havia plantejat en 1842 (plànol de Josep Mas i Vila. Fig. 16) i en el que el carrer Ferran, la plaça de l'Ajuntament i el recent obert, carrer de Jaume I, comencen a configurar-se com un element que estructura i vincula diferents sectors de la ciutat, sembla el moment oportú de portar a terme la finalització del projecte de 1822.

La Rambla i el Passeig de l'Esplanada (ara Passeig de Sant Joan) són dos espais públics, que en la vida de la ciutat, acullen les activitats d'esbarjo i socialització. Les primeres realitzacions conseqüència de la desamortització, la plaça de Sant Josep (mercat de la Boqueria), la plaça de Isabel II (antic convent de Santa Caterina) i la Plaça Reial (antic convent del Caputxins) estan canviant el caràcter de la ciutat.

L'arribada del ferrocarril (1848 línia Barcelona-Mataró), amb l'estació entre la Barceloneta, el Pla de Palau i el passeig Sant Joan; la creixent activitat industrial i comercial amb l'augment de la població, va configurant una ciutat, que tot i les restriccions físiques de una ciutat emmurallada, està més a prop de la ciutat il·lustrada i en aquesta ciutat il·lustrada l'eix Ferran-Princesa, sembla que no pot esperar més temps per la seva realització.

Els espais públics de l'interior de la ciutat (la Rambla, el passeig de l'Esplanada, la plaça Palau i ara també el carrer Ferran i la plaça de l'Ajuntament) junt amb els que s'estan generant a l'exterior, estan configurant una xarxa, de certa complexitat, d'espais públics urbans que en certa manera estan preconfigurant la propera nova ciutat de Barcelona, la de l'eixample, que en poc temps es farà realitat.

L'obertura del carrer Princesa es realitzarà en un termini curt de temps, les condicions existents ajuden a entendre la diferència entre el procés de construcció dels trams anteriors (Ferran i Jaume I). També degué influir que el traçat travessa una trama urbana amb pocs elements significatius, així com les experiències a altres països europeus.

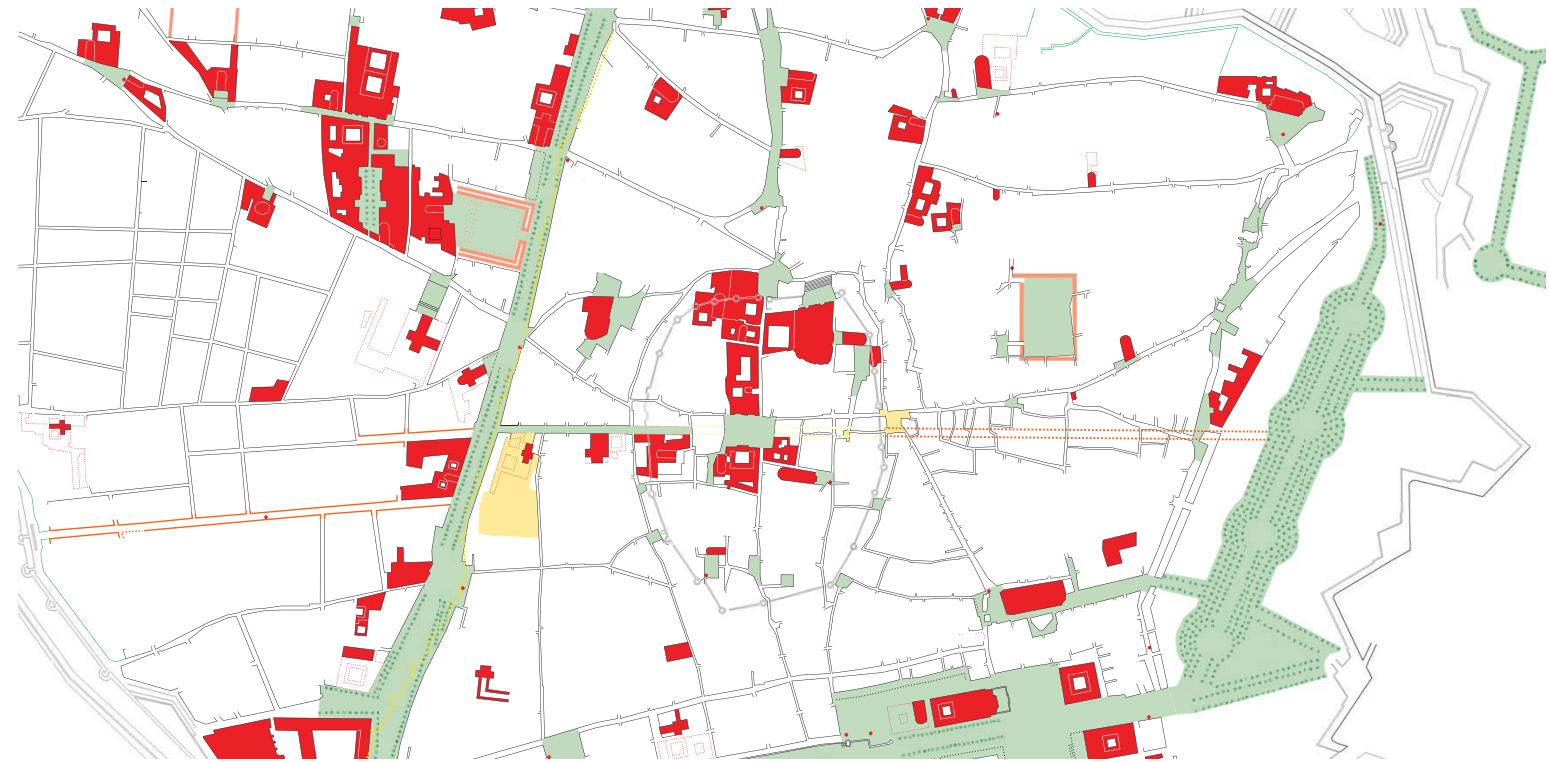


Fig. 16 Dibuix de l'autor sobre fragment del "Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila quien lo dedica a su Escmo. Ayuntamiento Constitucional" 1842.

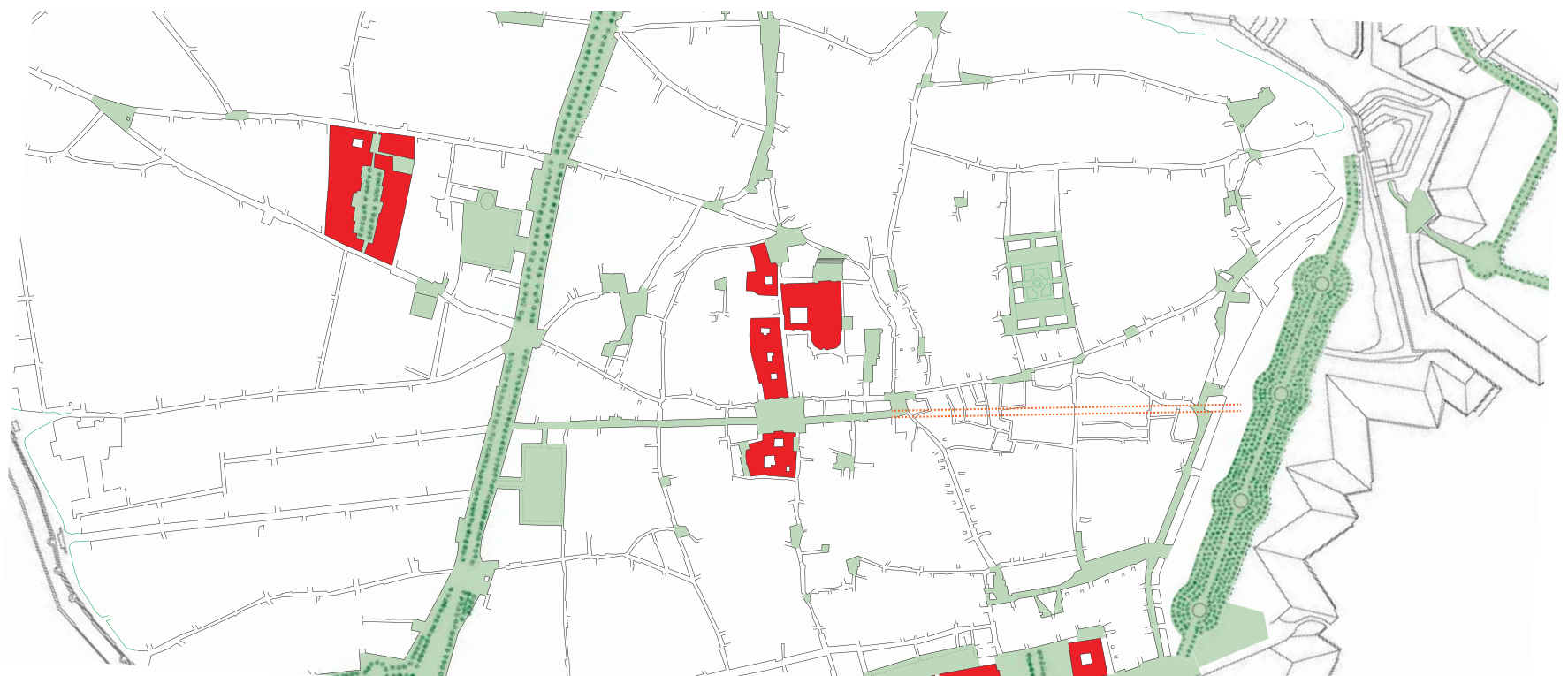


Fig. 17 Dibuix de l'autor sobre fragment del "Plano de la plaza de Barcelona en el estado en que se encuentra en el año de 1851 levantado con Telemetro y Brújula prismática y dibujado por los gefes y [oficiales] del cuerpo de Yngenieros que componen la Brigada topográfica y de ensanche de la misma" 1851

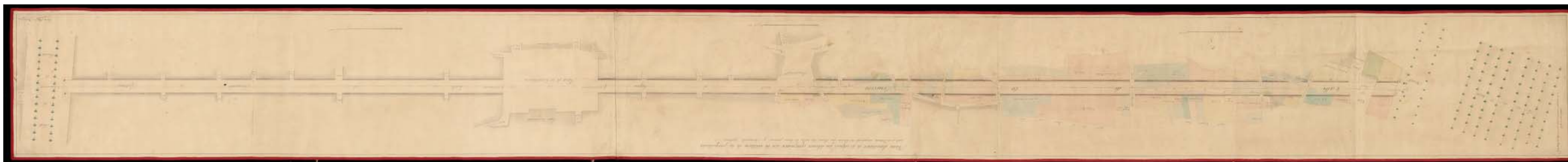


Fig. 18 "Plano demostrativo de los edificios que deberían espropiarse con la abertura de la proyectada calle de la Princesa" (AHCB 3219) traçat pels arquitectes Josep Mas i Vila i Francesc Daniel Molina.

Es poden diferenciar tres característiques en el tram del carrer Princesa

- 1_Els plans d'alineacions i expropiació
- 2_La dimensió de l'actuació
- 3_Les referències

Els plans d'alineacions i expropiació

La continuïtat del carrer Ferran i la possibilitat -des de l'aprovació de la Llei d'expropiació- de poder intervenir i expropiar en les parcel·les de propietat privada, sempre en benefici de la millora de la ciutat, i les lleis municipals de 1840 i 1845¹ (veure cronologia pàgina 24) que atorgaven als Ajuntaments la competència per traçar i aplicar plans d'alineacions de carrers i places dels nuclis urbans, facilitaràn l'execució de les propostes de renovació urbana.

La dimensió

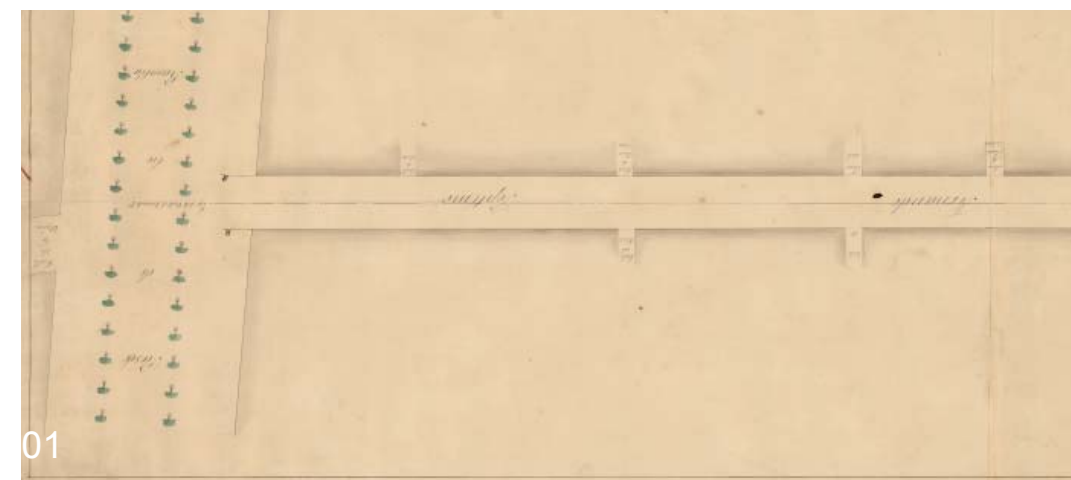
Tot i no estar referenciat a la ciutat i fins i tot estar orientat al sud-oest, el plànol, (Fig. 18) representa el traçat del carrer, des de la Rambla fins al Passeig de Sant Joan, com referents urbans que "justifiquen" la dimensió de la proposta.

Les referències

La referència a l'eix del carrer Ferran, dibuixat al llarg dels més de sis metres de plànol, (Fig. 18) donant la pauta a les diferents propostes d'alineació.

La referència, textual -en una nota a peu de plànol- a elements urbans no representats, indiquen la voluntat que el projecte s'insereixi en la ciutat com un element que té en consideració la ciutat en el seu context físic, representatiu i simbòlic, així com la funció d'eix travessar al connectar els dos espais públics més importants de la ciutat.

ELS DOS EXTREMS DE LA TRAVESSERA. EL PASSEIG DE SANT JOAN I LA RAMBLA



01



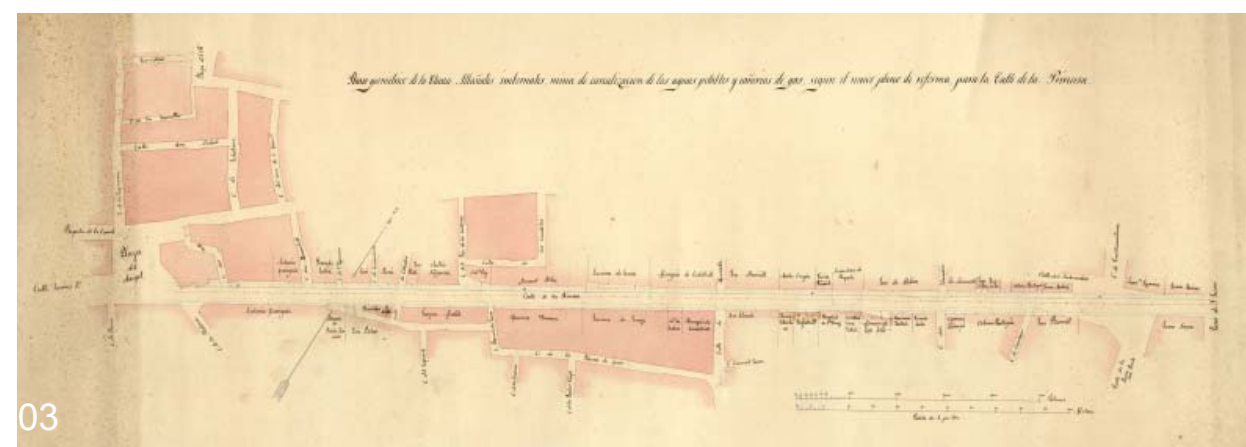
02

01 FRAGMENT F DEL *Plano demostrativo de los edificios que deberían espropiarse con la abertura de la proyectada calle de la Princesa, insiguiendo [sic] la dirección que llevan las calles de Jaime I y Fernando Séptimo.* Josep Mas i Vial ; Francesc Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3219A)

02 FRAGMENT A DEL *Plano demostrativo de los edificios que deberían espropiarse con la abertura de la proyectada calle de la Princesa, insiguiendo [sic] la dirección que llevan las calles de Jaime I y Fernando Séptimo.* Josep Mas i Vial ; Francesc Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3219B)

03 FRAGMENT DE *Planta geométrica de la cloaca. Albañales, imbornales, mina de canalización de las aguas potables y cañerías de gas, según el nuevo plan de reforma para la calle de la Princesa.* Jose Fontseré ; Francisco Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3068)

04 FRAGMENT DEL *Plano geométrico del cruzamiento de la calle de la Princesa con las del Rech y Tantarantana.* José Fontseré y Mestre (AHCB 3509)



03



04

¹ Ibidem. Nadal, Francesc (2010)

Altres factors diferenciadors del procés del carrer Princesa són:

- 1_Els precedents
- 2_Els referents geomètrics
- 3_La formació de l'arquitecte

Els precedents.

El concurs de la Plaça Reial (1848) havia servit d'experiència i de base de proves¹ “...per alguns concursants la plaça és un instrument d'”eixampla”, paraula que en la terminologia vol significar remodelació urbana. [...] els projectes que es preocupen de manera bàsica de lligar l'operació de la plaça a un pla de recomposició del traçat de la zona, connectant la plaça amb altres punts neuràlgics de la ciutat –el Port, la Rambla, la plaça de Sant Miquel, etc.,” Els arquitectes mostren preocupació per l'estructura de la ciutat, com relacionar i vincular les diferents parts i els elements significatius (nous o existents) per donar una estructura més racional, més clara a la ciutat.

Els referents geomètrics

Garriga i Roca, entre 1858 i 1862, en els treballs de replanteig del plànol geomètric de la ciutat, al dissenyar la xarxa de triangles parteix de² “...una base principal, formada per una línia recta que unia, a través de la Rambla, ” des d'aquesta “...base central va fer partir dues bases secundàries [...]. La primera o Est era una línia recta que travessava els carrers Ferran, Jaume I i Princesa,...” així, Garriga i Roca, fa un reconeixement explícit de la importància que ha adquirit l'eix Ferran-Princesa en l'estructura geomètrica de la ciutat.

La formació de l'arquitecte

Francesc Daniel Molina, Miquel Garriga i Roca, Antoni Trias i Josep Oriol Mestres, arquitectes titulats a l'escola Llotja, sota la direcció de Casademunt (1835-1850) que havia encapçalat la renovació de l'aprenentatge de l'arquitectura, segons Ferran Sagarra³(1996. p. 52) “ ...l'arquitectura de la promoció de Garriga, Rovira,

Molina, Mestres, etc., és abans que res una arquitectura urbana fruit de la reflexió sobre les exigències del procés de transformació de la ciutat del vuit-cents,...”

La promoció d'arquitectes que s'havien graduat a l'Escola Llotja sota la direcció de Casademunt amb un programa similar, en molts aspectes, al de la nova Escola d'Enginyers de Madrid, són⁴ “ja un nou tipus de professional portador d'un missatge de racionalitat, progressisme i industrialisme indiscutible”

Aquest grup d'arquitectes funda i participa, a partir de 1845, en el BENA (*Boletín Enciclopédico de Nobles Artes*), amb articles de temàtica científica, amb ressenyes de llibres de dibuix i amb la divulgació de les qüestions higièniques i amb la participació de professionals d'altres països, com Cesar Daly, fundador i redactor de la publicació de més prestigi entre els arquitectes espanyols *Revue Générale d'Architecture et Travaux Publics*, que pretenia⁵ “...posar en comú les capacitats d'arquitectes, enginyers i administradors per superar la divisió, al seu entendre absurda, en el tractament dels problemes territorials, urbans i de modernització de l'arquitectura.”

Aquests canvis que s'han produït en diferents àmbits -legislatiu, econòmic, científic, acadèmic, professional...- així com la diferència de la trama urbana (en relació als trams anteriors) la consolidació i ús dels espais públics (la Rambla i el passeig de Sant Joan) i la visió que des de la professió es té de la ciutat, han marcat la diferència del procés de construcció del carrer Princesa.

Tot i la diferència del procés, la idea de connectar dos elements importants de la ciutat és el que dona sentit a aquesta via. La primera via, a la ciutat, amb una idea de projecte clara i concisa, la idea de travessera com element essencial en l'estructura urbana, pensada, des de la ciutat, com a conjunt que cal ordenar i planificar

El procés de construcció (veure fig. 19) intenta explicar el mecanisme de construcció de successives travesseres entre els elements existents. Entre la Rambla i la plaça de Sant Jaume, entre la plaça de Sant Jaume i la plaça de l'Àngel, entre la plaça de l'Àngel i el passeig de Sant Joan. És a dir, la idea de via travessera té a veure amb la proposta global (Ferran-Jaume I-Princesa) com element estructurador de la forma urbana així com amb el mecanisme de construcció de la mateixa.

El procés de construcció comporta també, la substitució o l'acotació, d'un element estructurador per un altre. En aquest cas, el carrer Ferran-Jaume I-Princesa, anirà substituint paulatinament, la funció de l'antic *cardus* (carrer de la Boqueria, Call i Llibreteria), canviant al mateix temps, la imatge i la idea de ciutat. Aquest mecanisme es repetirà també amb la proposta de la Gran Via per l'Eixample.

¹ Solà-Morales, Ignasi de. López de Guereña Calderón, Arantza. La Plaça Reial de Barcelona. De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana. 7.27 monografies de la Unitat de Teoria i Història. ETSAB. 1982

² Ibidem. Nadal, Francesc (2010)

³ Per aquest tema veure l'apartat 2.1.3. L'ESCOLA DE LLOTJA I L'ENSE-

NYAMENT DE L'ARQUITECTURA. de la tesi doctoral de Sagarra i Trias, Ferran. Barcelona, ciutat de transició (1848 - 1868). 1996

⁴ Sagarra i Trias, Ferran. Barcelona, ciutat de transició (1848 - 1868). 1996. Pàg. 77-78

⁵ Ibidem Sagarra i Trias, Ferran. 1996. Pàg. 93-94

PROCÉS DE CONSTRUCCIÓ DE L'EIX TRAVESSER FERRAN-JAUME I-PRINCESA

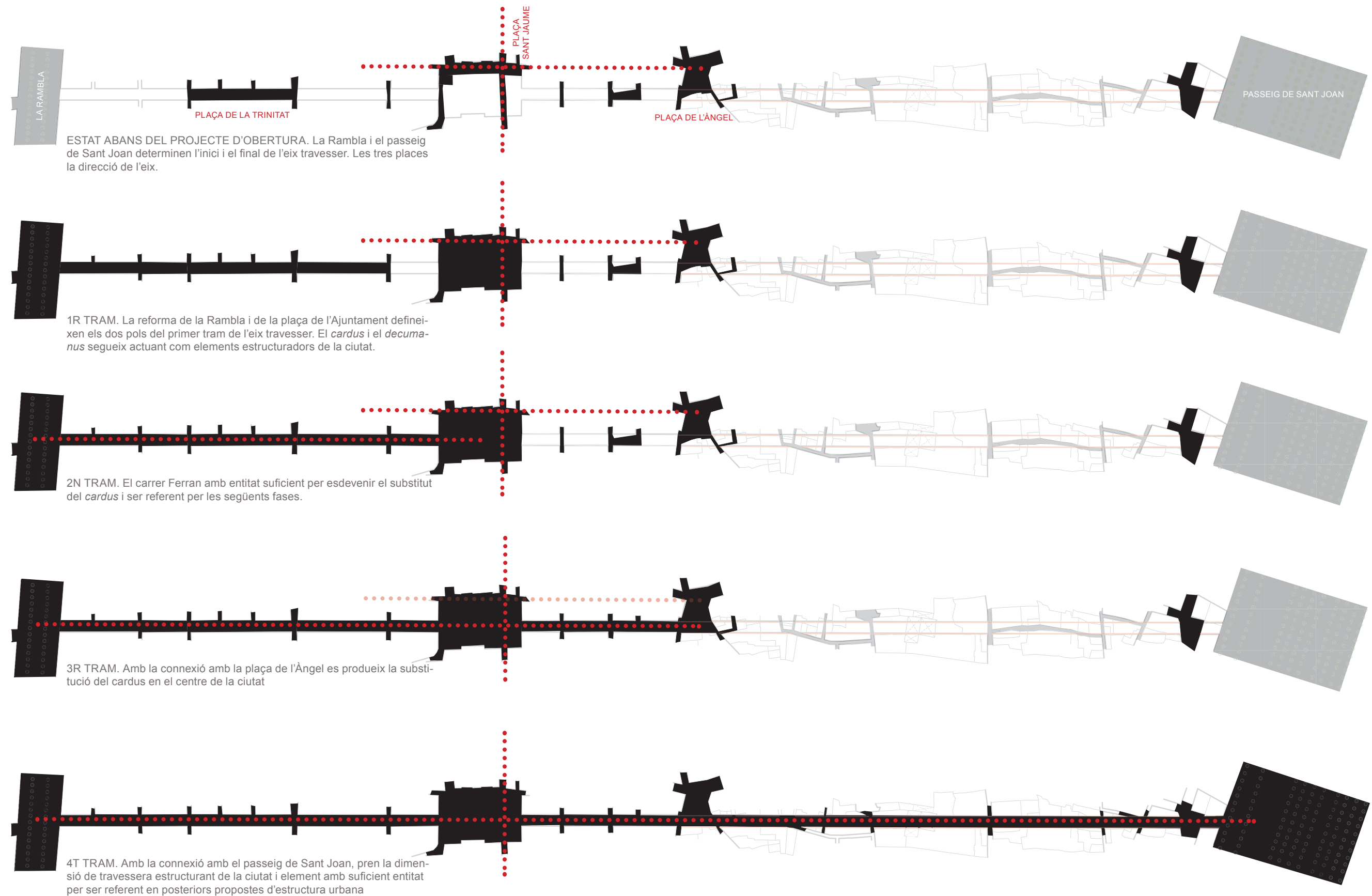


Fig. 19 Procés de construcció del carrer Ferran-Jaume I-Princesa. Dibuix de l'autor sobre el "Plano demostrativo de los edificios que deberian espropiarse con la obertura de la proyectada calle de la Princesa" (AHCB 3219) traçat pels arquitectes Josep Mas i Vila i Francesc Daniel Molina.

CRONOLOGIA CARRER DE LA PRINCESA

EUROPA

- 1830** Primera línia de ferrocarril Liverpool-Manchester.
- 1831** Düsseldorf Erweiterungs-planung (plans d'expansió)
- 1833** 7 de juliol, 2ª Llei d'Expropiació (França)
- 1834** 'Poors Law' (1ª Llei sobre requisits habitatges socials) (Gran Bretanya).
- 1835** Traspàs de competències en infraestructura, sanitat i urbanisme a les Administracions locals (Gran Bretanya)
- 1837** Llei municipal (França)
- 1837-39** Línia de ferrocarril Leipzig-Dresde
- 1842** Compulsory Purchase Act (Llei d'expropiació forçosa); CHADWICK'S 'Report on the Sanitary Conditions of the labouring Population'; amb els Informes de la Cambra dels Comuns de 1840, 1844, 1845 y 1846 sobre normes d'higiene Health of Town Commission (Comissió de Sanitat de la ciutat)
- 1850** Fluchtliniengesetz (alineacions eixamples) (Alemanya)
- 1850** 13 d'abril. Llei Vivienda obrera (1ª Llei d'habitatge social de lloguer) (França)
- 1851** Great Exhibition, Londres: Cristal palace's Paxton
- 1852** 26 de març. Decret-Llei 4ª Llei Expropiació + parcel·les laterals vies urbanes per Decret executiu. (França).
- 1853** Baupolizeiordnungen (Reglament de Control de Construcció) de Berlin
- 1853-69** G. E. HAUSSMANN Prefecte Sena París (des de 29/1/1853 fins 5/1/1870): Grands Travaux de París; Primeras ciudades-jardín obreras de Jules Siegfried, en Mulhouse (Alsacia, França)
- 1853** LESSEPS inicia el canal de Suez (inauguració. 1869);
- 1853-54** ELISHA G. OTIS, de Yonkers (NY) primer ascensor hidràulic de seguretat per a persones, exhibit al Palau de Cristall i instal·lat en uns grans magatzems de Nova York en 1857

ESPANYA/CATALUNYA

- 1832** Introducció del vapor a la fàbrica barcelonesa de Bonaplata y Cía
- 1836** 25 de gener. 1ª Llei d'Expropiació; R.D. 25/1: 1ª Llei Desamortització eclesiàstica. Mendizábal
- 1837** 17 de juliol. 2ª Constitució
- 1840** Llei d'Ajuntaments.
- _14 de juliol, Llei municipal que atorga competències als Ajuntaments per a traçar i aplicar plans d'alineacions dels carrers i les places dels seus nuclis urbans
- 1842** 9 d'abril. Llei de Inquilinats liberalització regimen señorial. Enllumenat a gas Barcelona
- 1845** R.O. 10/10: competències de projectes obres públiques als enginyers de camins
- _8 de gener. Llei municipal de competències dels Ajuntaments per a traçar i aplicar plans d'alineacions dels carrers i les places dels seus nuclis urbans
- 1846** R.O. (25/7) de 'Planos geométricos y alineaciones de poblaciones', en ciutats >30.000 habitants.
- 1848** Inauguració ferrocarril Barcelona-Mataró
- 1849** 2 de gener. La Comissió presidida per Berro pren la decisió de mesurar totes les finques del municipi de Barcelona, i aixecar un parcel·lari del terme.
- 1853** R.O. 9/11 Medidas sobre viviendas de obreros y tasación de alquileres
- 1854** 12 d'agost. Ordre d'enderroc de les muralles. Pascual Madoz (gobernador Civil).
- _5 de novembre. Franquet, nou Governador Civil nomena Cerdà enginyer civil de la Hisenda pública
- _R.O. (10-3) regulació alçades segons ample carrer. Madrid (h = 1,5 a)
- 1854-56** 28 de juny. II BIENIO LIBERAL
- 1855** 2ª Llei de Desamortització municipal, Madoz.
- _ Llei de Ferrocarrils.

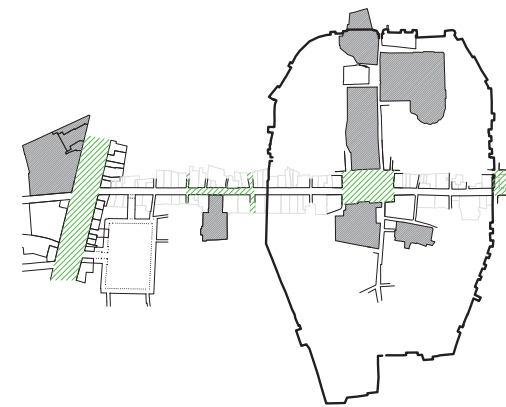
PRIMERA TRAVESSERA

Com resum d'aquest capítol, amb els dibuixos d'aquesta pàgina volem evidenciar la direcció travessera en l'estructura urbana a partir del cas del carrer Ferran.

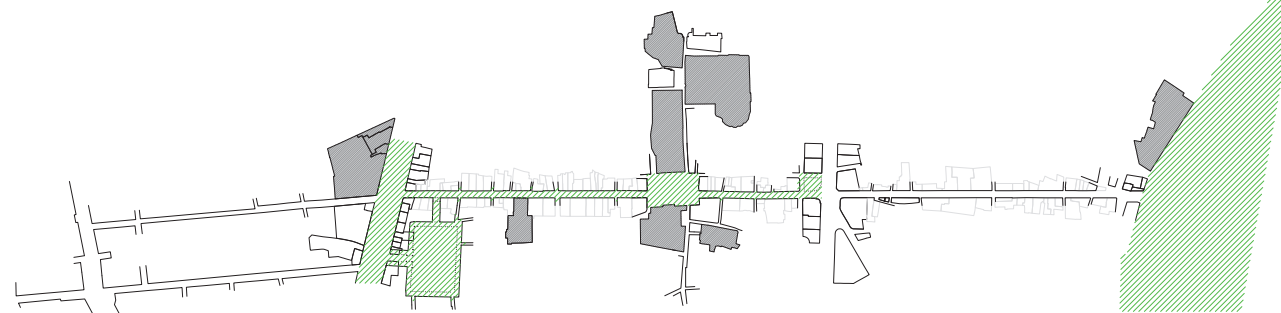
Pel que hem vist en aquest capítol, la idea de travessera com element urbà que posa en connexió dos “punts” o elements de l'estructura, està present, tant en la formalització de la idea de projecte com en els mecanismes de construcció de la proposta.

El procés de construcció ha anat concretant-se a partir de la construcció de fragments o “**petites travesseres**” què per elles mateixes es podrien entendre com elements travessers que connecten dos elements de l'estructura. El carrer **Ferran**, entre la Rambla i la plaça Sant Jaume, el carrer **Jaume I** entre la plaça Sant Jaume i la plaça de l'Àngel, el carrer **Princesa** entre la plaça de l'Àngel i el passeig de Sant Joan i, finalment l'eix **Ferran-Jaume I-Princesa**, com element travesser entre la Rambla i el passeig Sant Joan.

La mateixa consideració podem fer respecte al carrer **Comte de l'Asalto**, que des de el conjunt Rambla-Plaça Reial connecta amb el parc de Montjuic, definint, junt al carrer Ferran, un eix travesser des de la Ciutadella a Montjuic



La situació de les tres places i la reordenació de la Rambla, elements essencials per entendre la proposta d'obertura del carrer Ferran



L'obertura des de la Rambla fins la plaça de l'Àngel i la urbanització i remodelació de l'Esplanada (passeig de Sant Joan) accions que activen l'obertura del carrer Princesa

L'obertura del carrer comte de l'Asalto, tot i que anterior a l'obertura del carrer Ferran, i la seva relació amb la Plaça Reial, és un element que amplia la idea de “travessera” des de la Ciutadella fins al parc de Montjuic



En el parcel·lari actual es pot comprovar que la idea de “element travesser” en l'estructura urbana va més enllà del projecte d'obertura del carrer Ferran. A una altra escala i amb altres mecanismes es conforma un eix travesser que connecta el parc de la Ciutadella (1888) i el parc de Montjuic (1929). En aquest sentit és interessant remarcar que la idea de “travessera”, com element de connexió entre dos punts d'una estructura, està subjacent. Com veurem, a la ciutat de Barcelona, la definició d'elements travessers es repeteix al llarg del temps, amb mecanismes i escales diferents.

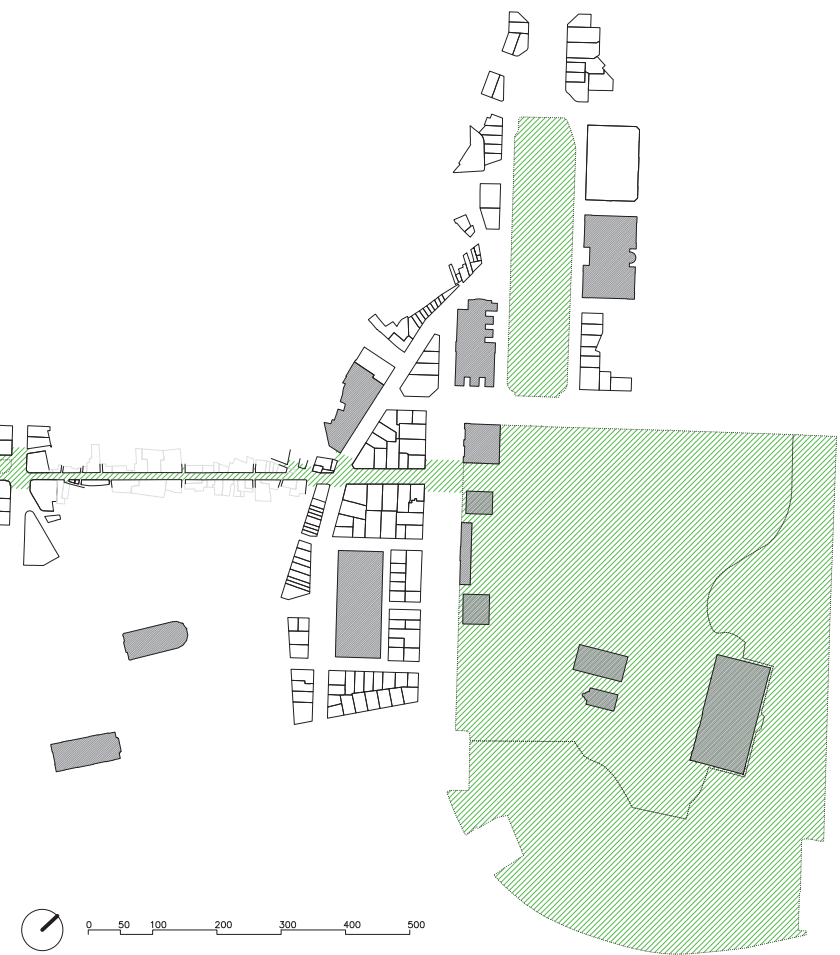


Fig. 20 a , b i c Procés de construcció de l'eix travesser generat a partir del projecte del carrer Ferran. La situació dels dos parcs urbans defineixen i delimiten aquest eix travesser. Dibuix de l'autor sobre el parcel·lari actual

3_ La Gran Via

Tot i que l'interès del treball es centra en la Gran Via com element estructurador de la proposta d'Eixample i com element que reconeix la importància en l'estructura urbana de Barcelona dels elements travessers, és indispensable fer referència a la proposta d'Eixample i a la ideologia i metodologia de Cerdà.

3.1_ El projecte d'Eixample d'en Ildefons Cerdà

En aquest apartat ens centrarem en el projecte de 1859 i en el context professional, ideològic d'en Cerdà. Tot i que era un moment controvertit en la discussió de competències professionals i ideològiques entre arquitectes i enginyers, ens ha semblat més clar, per el tema del treball, no desviar l'atenció cap a les discussions de competències professionals i el que pot representar en relació a la concepció del projecte de ciutat.

El projecte d'en Cerdà s'ha d'enquadrar en un marc de disseny i voluntat de modernització urbana, en el que el coneixement científic, de l'entorn físic, la comunicació, la nova tecnologia, les infraestructures, la reforma de l'administració,... són fonamentals per la transformació i modernització de la societat. Així mateix, contràriament als reformadors socials de èpoques anteriors, Cerdà, partia del convenciment que les propostes de modernització s'havien de basar en la seva possibilitat de realització, el que es pot anomenar "*positivisme pràctic*", basat en la raó i en la capacitat de portar les idees a la pràctica a partir del coneixement científic i la seva aplicació.

Tal i com afirma Francesc Magrinyà¹, Cerdà va estar en el lloc i en el moment oportú per poder portar a terme les seves idees sobre la modernització de la ciutat:

¹ Magrinyà, Francesc. (2009)

El ensanche y la reforma de Ildefonso Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (3) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-3.htm>>. [ISSN: 1138-9788]. Vol. XIII, núm. 296 (3), 1 de agosto de 2009



Fig. 21 Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona / Ildefonso Cerdà. ICC-RM 267959

Se puede afirmar que Cerdà tuvo el privilegio, [...] de disponer del apoyo de su gremio de Ingenieros de Caminos a través del Ministerio de Fomento, y de disponer del apoyo político a través de personajes liberales claves en la modernización de Barcelona entre los que destaca especialmente Madoz, para recibir el encargo del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona, conseguir su aprobación, y el control de su gestión en los primeros años, especialmente con el control de la re-parcelación de los terrenos de murallas.

Però la seva proposta s'ha d'entendre a partir de la seva experiència teòrica i pràctica, per la seva implicació política i per la influència

i/o el coneixement de moviments ideològics i científics que en aquells moments, sobretot a França, s'estaven desenvolupant.

En aquest sentit és molt provable que conegués el pensament saintsimonià en la seva estada a l'Escola de Camins, pels diversos viatges a París (en 1856 i 1858) i per la possible relació amb Ferdinand Lesseps quan va ser cònsol del seu país a Barcelona (1842-1848).

Les idees de Saint-Simon² es varen divulgar amb força després

² León, José María García; Galacho, Diego Ruiz; Segura, Javier López. (2000). *Introducción histórica a la filosofía del estado (III): los precursores del socialismo moderno*. Filosofía, política y economía en el Laberinto, 2000, nº 3, p. 1-29.

Aixecament del Pa de Barcelona i situació de la Gran Via i el passeig de Sant Joan, *cardus* i *decumanus* a escala de la nova ciutat. El nou *cardus* (igual que el de *Barcino*) element de connexió amb les vies d'ordre superior que connecten amb el territori. Desplaçament del *decumanus* cap a llevant, connectant ara, els elements importants de la nova ciutat, el port i les activitats industrials

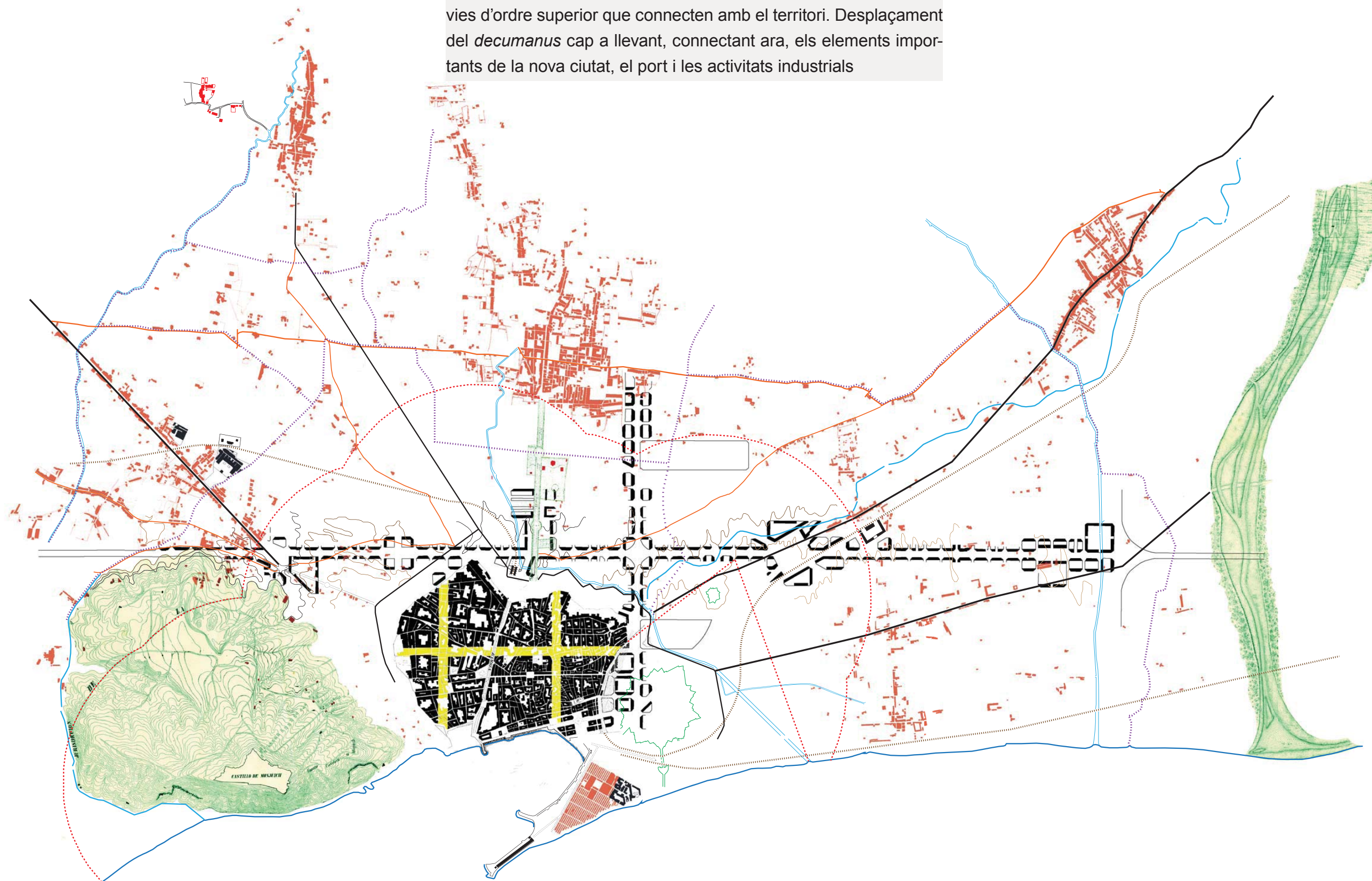


Fig. 23 Dibuix de l'autor en base al "Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona" ICC-RM 267959 i al plànol del "Plan oficial de la Ciutat Nova, fet en 1858 per N'Anfós Cerdà, per ordre del Govern" AHCB-2939

LA GRAN VIA EN CONSTRUCCIÓN



Fig. 24 La Gran Via en construcció

EL CANAL DE SUEZ EN CONSTRUCCIÓN



Fig. 25 El canal de Suez en construcció. *Chantier a sec du kilomètre 88. Página 333 del capítol VIII annex 18. L'isthme et le canal de suez. CHARLES-ROUX. PARIS. 1901*

3.2_El canal de Suez i la Gran Via

A més de les coincidències o connexions entre els personatges (Lesseps i Cerdà) existeix, també, la coincidència temporal en el procés de gestació dels dos projectes. Segurament una coincidència “anecdòtica” però que no deixa de ser sorprenent.

L'any 1901 J. Charles Roux, publica un llibre que descriu profusament el procés del canal de Suez, des de les expedicions dels saintsimonians fins que Ferdinand Lesseps es fa càrrec de l'empresa i la porta a la pràctica, en aquest llibre¹ hi ha la següent referència:

Le 23 décembre, F. de Lesseps avait quitté le Caire pour se rendre à Suez. Il allait explorer l'Isthme, compléter les études déjà faites et prendre possession effective du terrain .

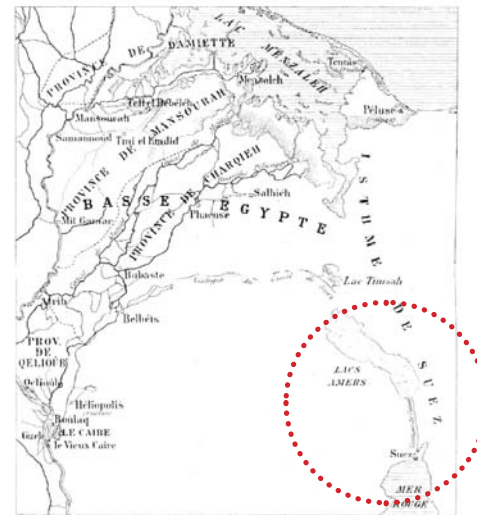
Il était accompagné des deux ingénieurs français Linant-bey et Mougel-bey, qui, ainsi qu'on l'a vu, avaient concouru depuis de longues années, à toutes les études et à toutes les entreprises relatives au Canal.

L'exploration dura jusqu'au milieu de janvier 1855. «La possibilité d'un Canal de jonction entre les deux mers, écrit-il à ce moment, ne pouvait pas être l'objet d'un doute. Ce Canal avait été trois fois exécuté et il avait fonctionné dans les temps pharaoniques, sous la domination des ptoléméens et celle des Califes.

Totes dues propostes, el projecte del canal de Suez i l'Eixample de Barcelona, parteixen, per dir-ho d'alguna manera, de la metodologia saintsimoniana, amb projectes que a través de la comunicació universal i l'aplicació de la tecnologia puguin millorar la societat.

Una condició indispensable, en aquests projectes, és la necessitat que, amb més o menys dificultat, siguin realitzables i, que el coneixement “científic” i del context geogràfic, històric i cultural, ajudi a portar a terme els mateixos.

VESTIGIS DEL CANAL DELS FARAONS



VESTIGES DU CANAL DES PHARAONS, ENTRE MARIUS ET LE LAC TISSAH.



VESTIGES DU CANAL DES PHARAONS, ENTRE MARIUS ET LE LAC TISSAH.

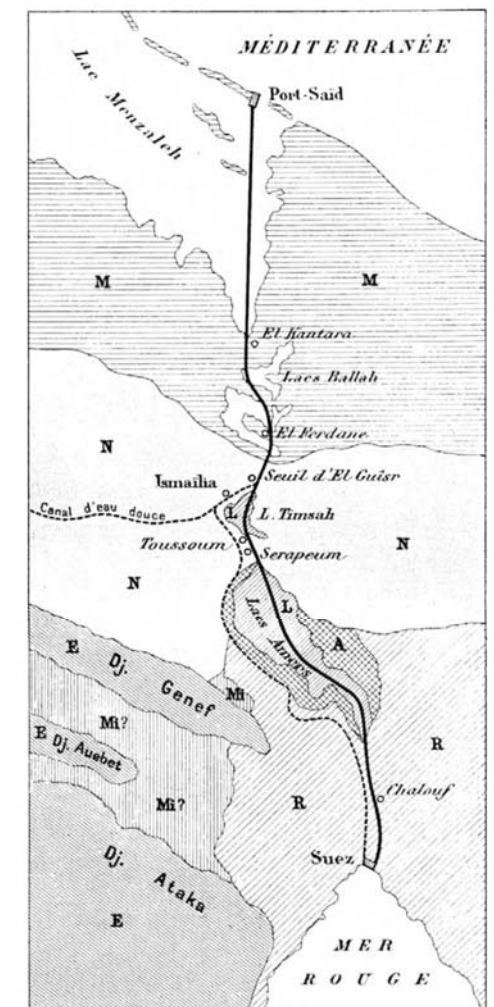
EGIPTE 1672 VESTIGIS D'ANTIC CANAL



L'ÉGYPTE EN 1672

Document communiqué par la Bibliothèque Nationale.

PLÀNOL GEOLÒGIC DE LA ZONA COMISSIÓ LESSEPS



CARTE GÉOLOGIQUE DE SUZ.

D'après l'ouvrage de E. SUSS : *Das Aulitz der Erde*

Fig. 26 Il·lustracions del llibre “L’isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel”

¹ Charles-Roux, J. *L’isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel* id=483376&func=dbin-jump-full. P. 258

Lesseps (o la comissió Lesseps) com Cerdà, reconeixerà el territori, el mesurarà, estudiarà els precedents, l'estat actual i les condicions materials del lloc, buscarà associacions, compromisos, aliances i finançament des dels estaments econòmics els polítics i tècnics.

En el aspecte formal, tots dos projectes cercaran la comunicació entre dos punts per la via més “lògica”, en la que els diferents condicionants, materials, tècnics, econòmics permetin la realització de la proposta en les millors condicions possible.

La diferència entre els dos projectes està en que el projecte del canal, era una premissa o una fita “ideològica” d'Henri Sanit-Simon, que els seus seguidors es comprometen a portar a terme.

El projecte de Cerdà per l'Eixample de Barcelona, té un component “experimental” de posar a prova les seves teories per la ciutat moderna, aplicant-les a una ciutat concreta en un context geogràfic, sociopolític i econòmic concret.

Tot i això, tant en un cas com en l'altre la utilització i l'elogi de la tècnica com element indispensable i el pragmatisme, seran referents comuns.

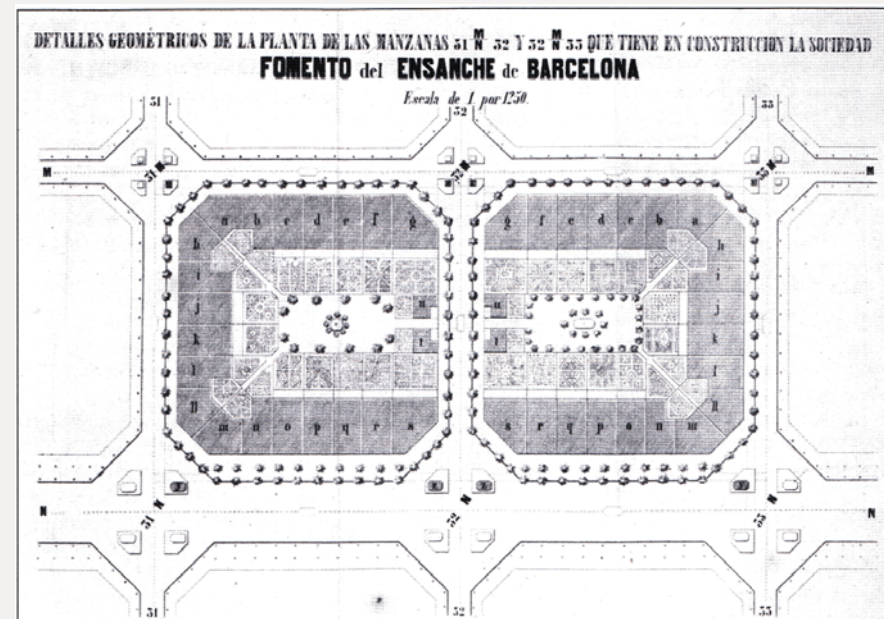


Fig. 27 Projecte de mançana per la Societat Fomento del Ensanche de Barcelona. Ildefons Cerdà.

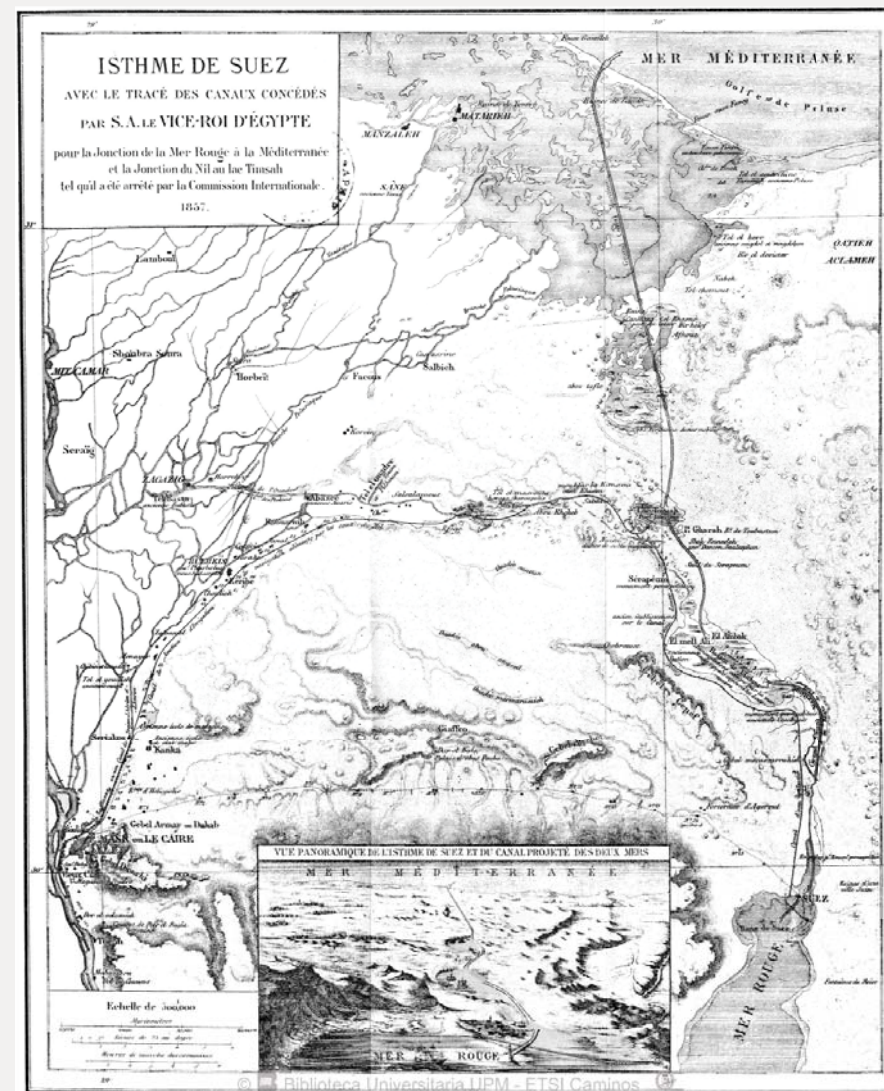


Fig. 28 Il·lustració del llibre “L’isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel”. Projecte de la comissió de Lesseps

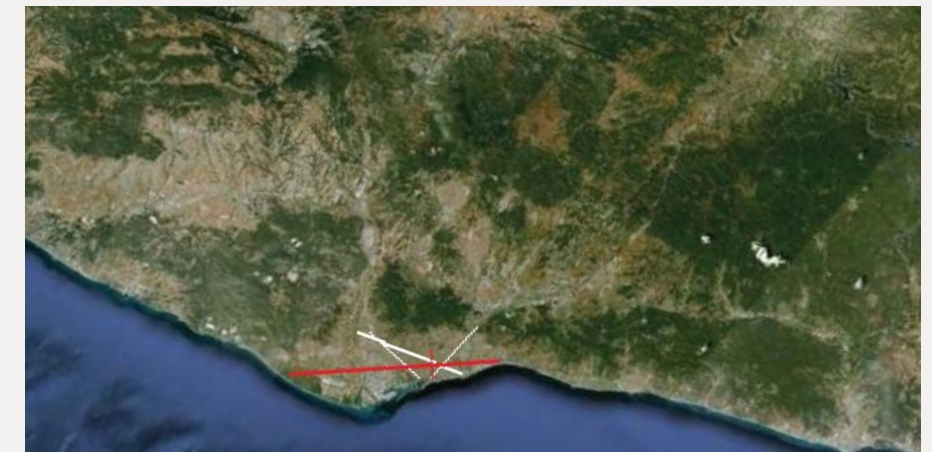


Fig. 29 Dibuix de l'autor la Gran Via i les vies radials sobre Imatge Google Earth, 209 Km d'alçada

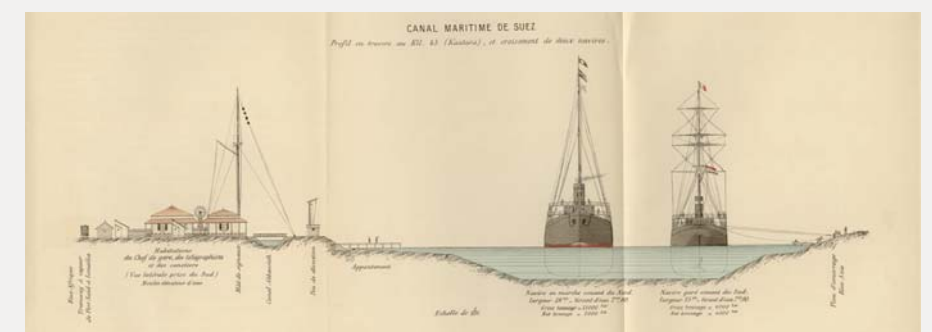


Fig. 30 Secció del canal de Suez. Comissió Consultiva Internacional 1884.



Fig. 31 Dibuix de l'autor, la Gran Via i les vies radials sobre el Canal de Suez. Imatge Google Earth, 209 Km d'alçada

3.3_Les travesseres a l'Eixample Cerdà.

Quines decisions pren Cerdà respecte les travesseres? Que proposa Cerdà respecte aquests elements de l'estructura? Quins mecanismes segueix?

Als plànols de les pàgines 33 i 34, hem intentat explicar gràficament, la funció, que al nostre parer, tenen per Cerdà, les travesseres existents. La travessera de Gràcia (travessera central del Pla) té caràcter de límit, és la via que defineix el límit nord de l'Eixample. Respecte al carrer Ferran, travessera del centre de ciutat vella, Cerdà, defineix el seu final, a llevant, amb la connexió amb el passeig de Sant Joan (el nou *decumanus* de l'Eixample) que connecta la travessera de Gràcia -a llevant de Gràcia- amb ciutat vella i el port.

Aquest final -del carrer Ferran- queda definit per la posició d'una mançana d'habitatges que coincideix centralment amb la direcció del carrer Ferran, flanquejat per dues mançanes d'edificis administratius i un mercat. El mateix mecanisme que utilitza -excepte la mançana al final del carrer- per definir el final urbà de la Gran Via a llevant -plaça prèvia al parc del Besòs- i a ponent en l'actual plaça d'Espanya. En els dos casos, llocs de connexió amb el dos grans parcs urbans, el del Besòs a llevant i Montjuïc a ponent.

Cerdà defineix una nova travessera pel centre -gairebé geomètric- de ciutat vella. Un eix travessar que connecta diferents edificis públics de la ciutat -la Catedral, Santa Maria del Pi, Sant Agustí nou i l'Hospital- i fent servir un mecanisme similar, acabarà, aquest eix, en les vies radials -el Paral·lel i la Meridiana- on situa dos parcs urbans, tangencialment, en els punts de connexió.

D'aquesta manera succeeix quelcom semblant al que havia succeït amb el carrer Ferran-Princesa en relació al *cardus* i *decumanus* de *Barcino*, és a dir, la creació de nous elements de referència que paulatinament "substitueixen" o amplien o diversifiquen la funció que feien anteriorment aquests.

Fig. 32 Vies estructurals i equipaments en el projecte d'Eixample de Cerdà. 1859. Dibuix de l'autor sobre original AHCB-2939

Els eixos referents de la nova ciutat. La Gran Via -*cardus*- amb una funció homologa al carrer Ferran i, el passeig de Sant Joan -*decumanus*- tots dos tangents a la ciutat vella i gairebé en el centre geomètric de la superfície urbanitzada

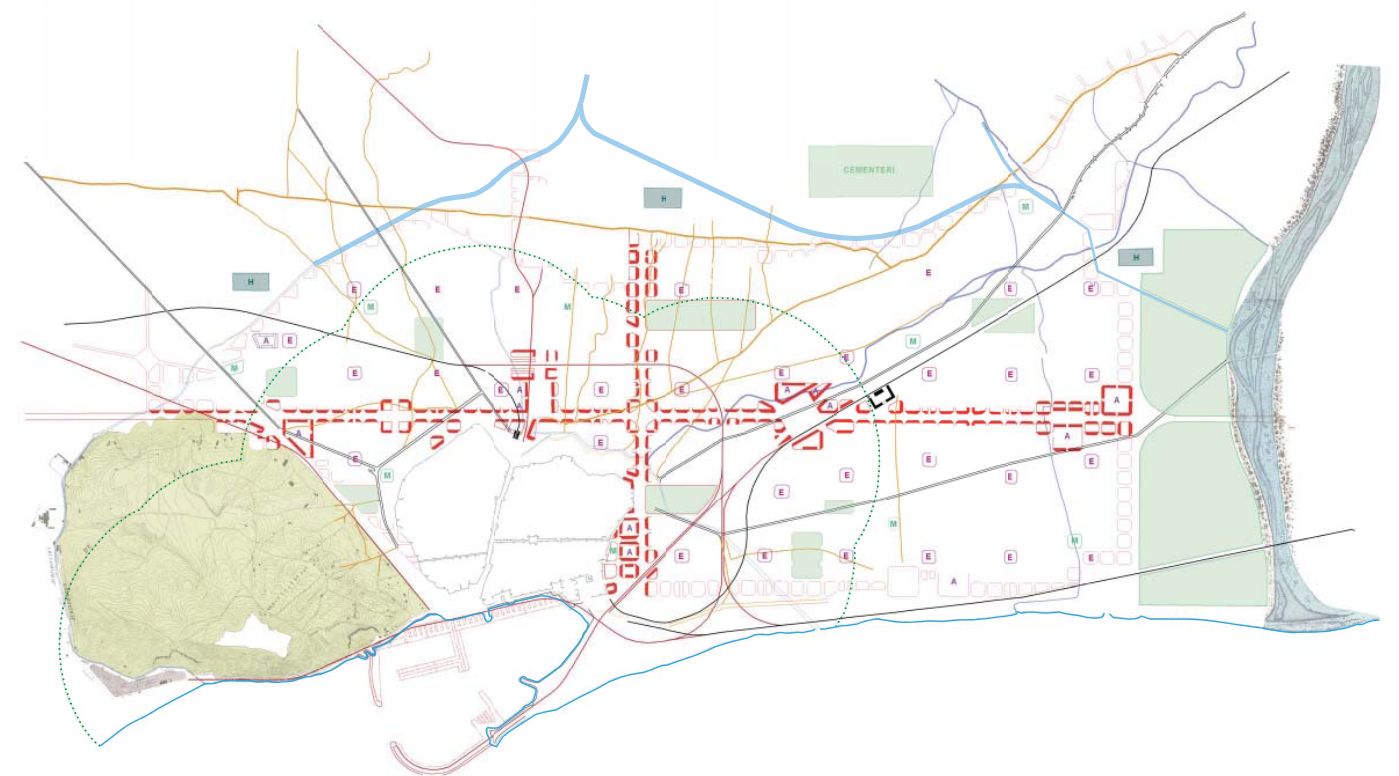
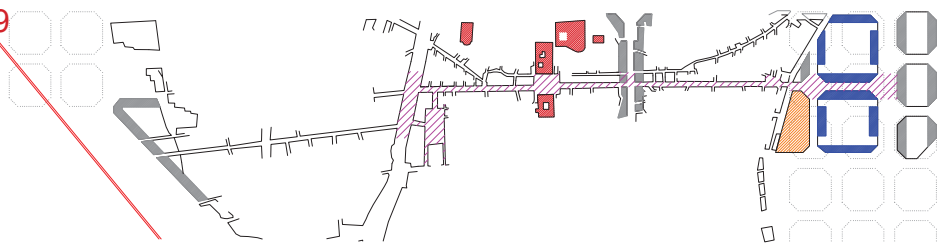


Fig. 33 Vies estructurals, equipaments i nuclis del pla en el projecte d'Eixample de Cerdà. 1859. Dibuix de l'autor sobre original AHCB-2939

De les tres vies que travessen ciutat vella, la via travessera horitzontal -paralela al carrer Ferran i a la Gran Via- "assumeixen" el paper estructurador del carrer Ferran, complementant la seva funció a una escala intermèdia, connectant, alhora, amb la trama urbana de l'Eixample pels extrems, amb les vies radials i verticalment a través de les altres dues vies paral·leles al passeig de Sant Joan.

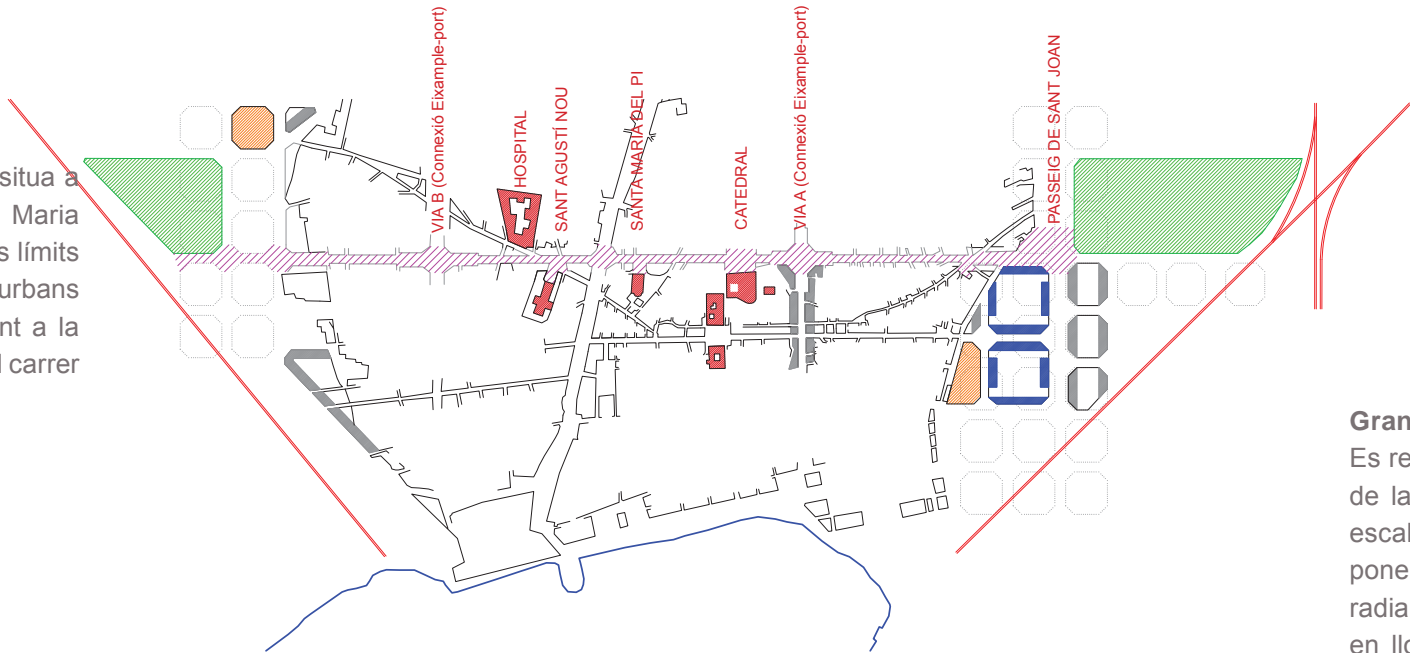


LES TRAVERSERES EN EL PROJECTE D'EIXAMPLE DE 1859

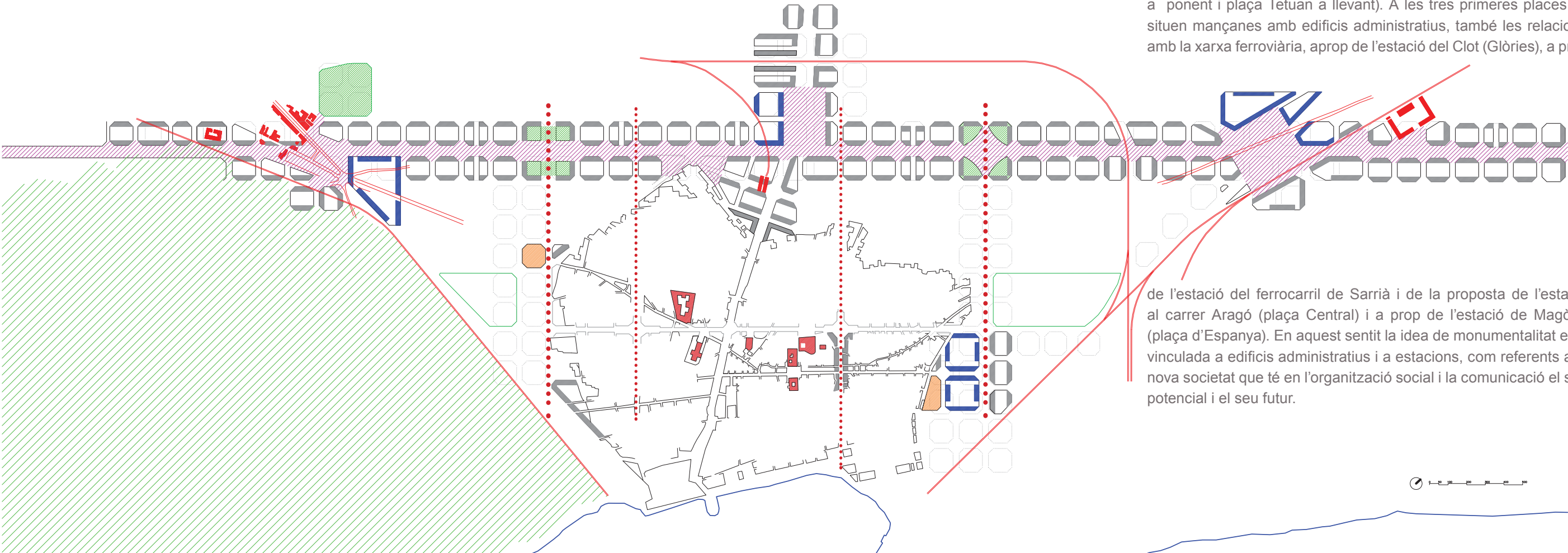


Travessera Ferran-Jaume I-Princesa.
Cerdà limita aquesta travessera, a llevant, definint un lloc, a escala de ciutat vella, amb la situació d'un mercat i dues mançanes amb edificis administratius. A ponent, el límit és la Rambla o, el Paral·lel si es considera el carrer comte de l'Asalto la continuïtat de Ferran. Tant en un cas com en l'altre, queda definit, el límit, per un element urbà singular.

Travessera Via C.
Via travessera horitzontal al centre de ciutat vella. Cerdà, la situa a centre de la ciutat, seguint les places de la Catedral, Santa Maria del Pi, Sant Agustí Nou i tangent a l'Hospital. Defineix els seus límits en el punts d'unió al Paral·lel i la Meridiana, situant dos parc urbans de mitjana dimensió. A llevant, aquesta via també és tangent a la mançana nord d'edificis administratius que flanqueja el final del carrer Princesa



Gran Via.
Es repeteix el mecanisme d'esquema de places i de definir el final de la via (en aquest cas, final urbà) amb la situació de parcs a escala de la ciutat, un de nova creació a llevant i un "existent" a ponent. Les places es situen en llocs de trobament amb les vies radials (plaça d'Espanya, plaça de les Glòries i plaça central) o en llocs de comunicació amb la ciutat existent (plaça quadrada a ponent i plaça Tetuan a llevant). A les tres primeres places es situen mançanes amb edificis administratius, també les relaciona amb la xarxa ferroviària, aprop de l'estació del Clot (Glòries), a prop

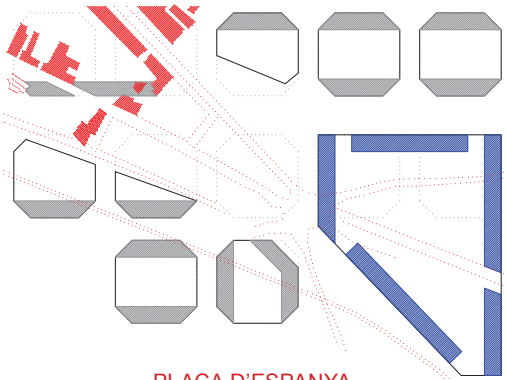


de l'estació del ferrocarril de Sarrià i de la proposta de l'estació al carrer Aragó (plaça Central) i a prop de l'estació de Magòria (plaça d'Espanya). En aquest sentit la idea de monumentalitat està vinculada a edificis administratius i a estacions, com referents a la nova societat que té en l'organització social i la comunicació el seu potencial i el seu futur.

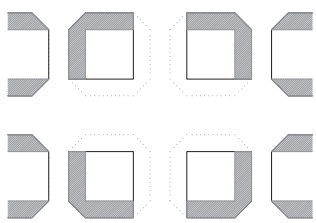
LES TRAVESSERES I L'ESCALA

Malgrat repetir-se el mecanisme d'esquema de places, el canvi d'escala que introdueix Cerdà, és molt probable que fos un altre dels motius per a que el projecte patís moltes modificacions. En aquesta i la següent làmia fem una comparació entre elements similars de manera que es pot comprovar que malgrat fer servir mecanismes similars, la ciutat projectada per Cerdà està molt sobredimensionada en

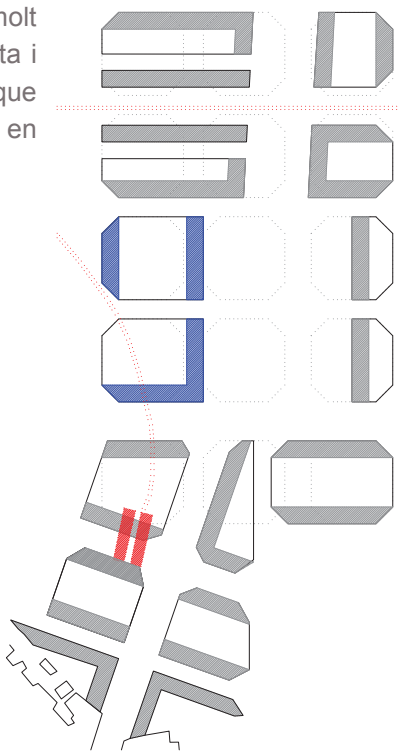
comparació als espais de la ciutat existent. La comparació d'elements similars, la hem establert en funció de la tipologia que hem descrit en la làmina anterior. El salt d'escala pren tal magnitud que possiblement ha estat un dels motius que el projecte d'Eixample, mantenint la trama urbana, hagi pogut, al llarg de més de 150 anys, absorbir i donar cabuda a les diferents necessitats de la ciutat.



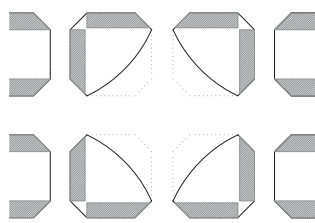
PLAÇA D'ESPANYA
Connexió amb Montjuïc i la via radial del Parallel



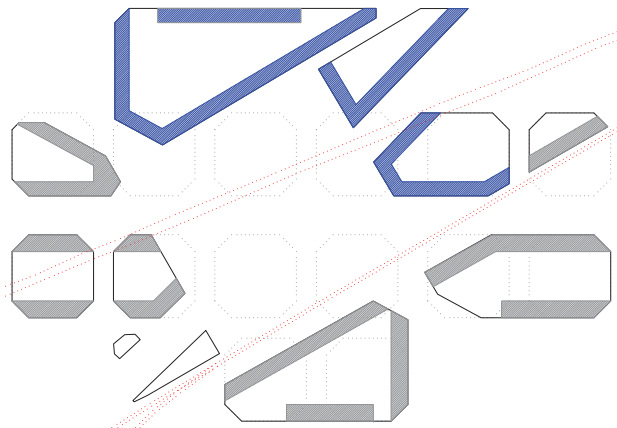
PLAÇA D'ESPANYA
Connexió tangent a ponent de la ciutat



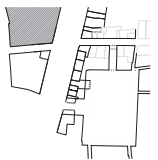
PLAÇA CENTRAL (DE CATALUNYA?)



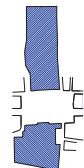
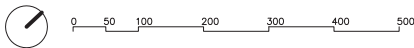
PLAÇA TETUAN
Connexió tangent a llevant de la ciutat.
Connexió entre Gràcia i el Port



PLAÇA DE LES GLÒRIES
Connexió amb la via radial Meridiana



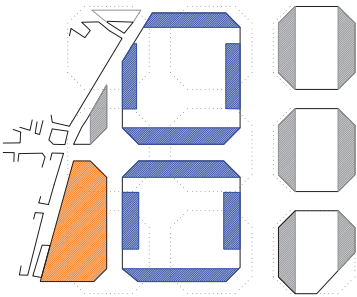
FINAL CARRER FERRAN
PLAÇA REIAL/RAMBLES
Connexió amb la Rambla



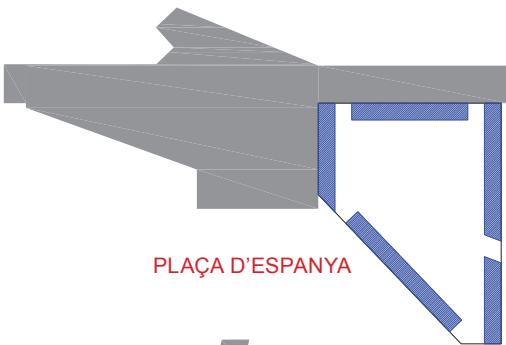
PLAÇA SANT JAUME



PLAÇA DE L'ÀNGEL



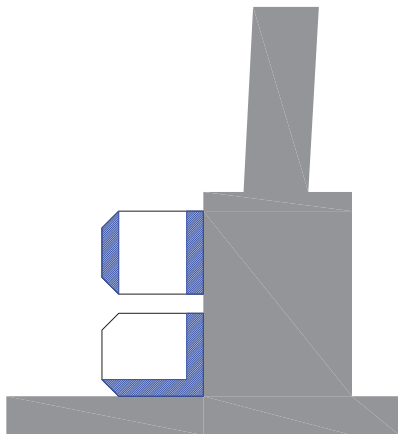
PLAÇA FINAL CARRER PRINCESA
Final a llevant de l'eix Ferran-Princesa. Connexió amb el passeig de Sant Joan



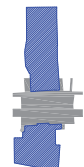
PLAÇA D'ESPANYA



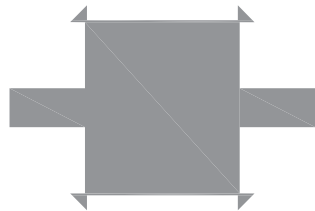
FINAL CARRER FERRAN
PLAÇA REIAL/RAMBLES



PLAÇA CENTRAL (DE CATALUNYA?)



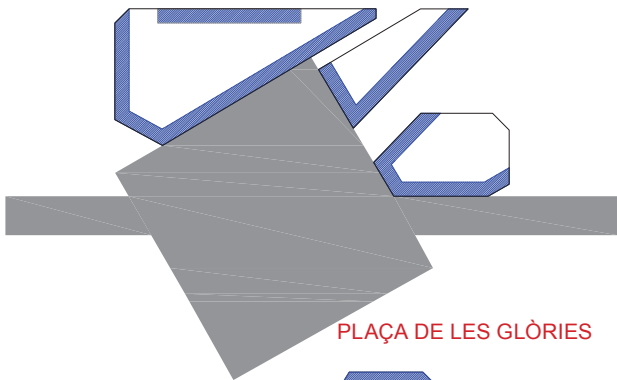
PLAÇA SANT JAUME



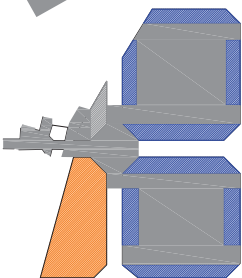
PLAÇA TETUAN



PLAÇA DE L'ÀNGEL



PLAÇA DE LES GLÒRIES



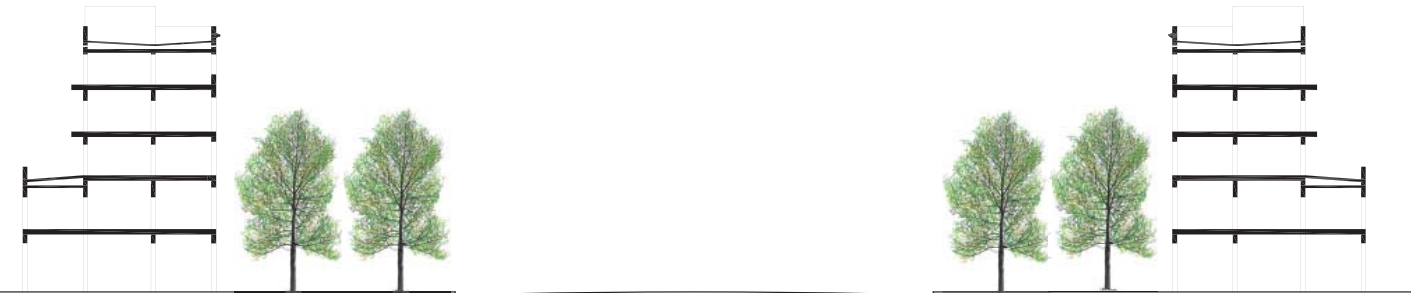
PLAÇA FINAL CARRER PRINCESA

LES TRAVESSERES I L'ESCALA



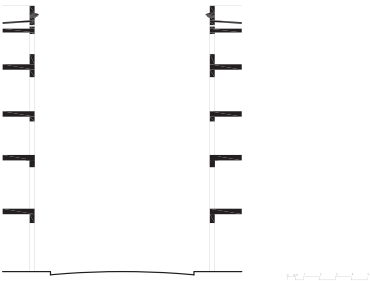
Nota: Per la secció de la edificació hem pres de referència la secció del projecte pels edificis de la cruïlla Consell de Cent/Llúria del mateix Cerdà. Per ajustar-nos a la fondària edificable definida per Cerdà, hem duplicat la secció original de la edificació.

Per la comparació de les seccions hem escollit el primer tram del carrer Ferran, incorporant, a la mateixa, una secció esquemàtica de la plaça Reial. Això ens permet comparar alhora dos elements urbans, el carrer i la plaça.



SECCIÓ TIPUS GRAN VIA PROJECTE EIXAMPLE 1859

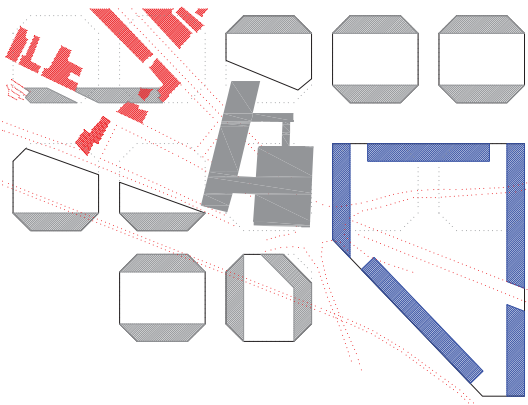
Nota: Per la secció de la edificació hem pres de referència la secció del projecte pels edificis de la cruïlla Consell de Cent/Llúria del mateix Cerdà.



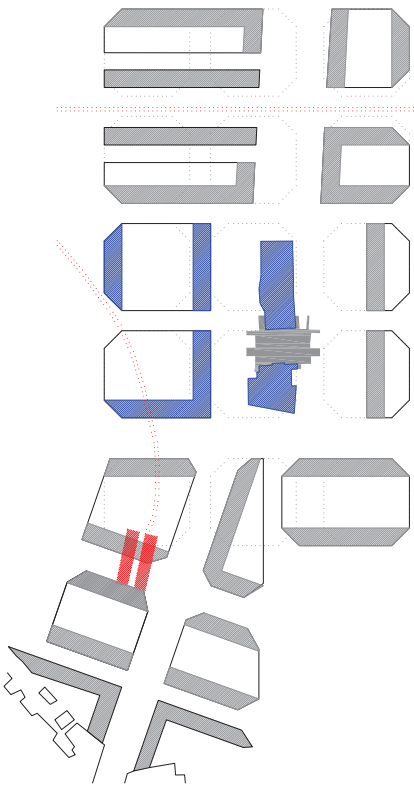
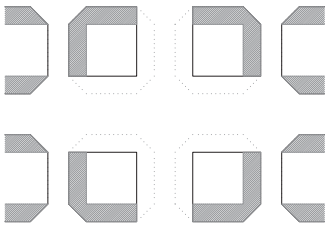
SECCIÓ CARRER FERRAN

COMPARACIÓ ESCALA I TIPOLOGIA DE PLACES

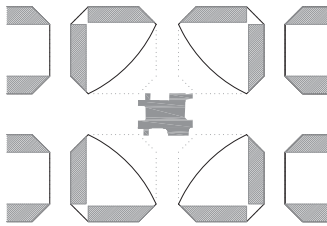
Les places de l'Eixample actuen com espais “coixí” de la trama circulatòria, els edificis administratius fan un paper diferent dels edificis representatius de les places de ciutat vella (plaça Sant Jaume), no marquen eixos de referència ni emmarquen les places. Tipologicament no tenen poca diferència (a la planta) de la resta de edificació



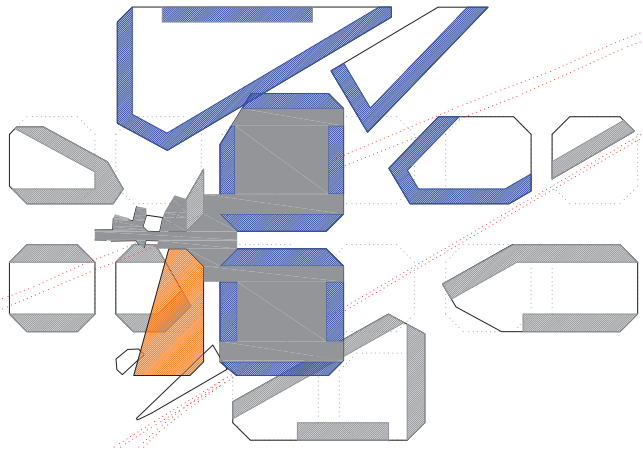
PLAÇA D'ESPANYA
FINAL CARRER FERRAN
PLAÇA REIAL/RAMBLES



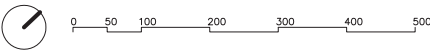
PLAÇA CENTRAL (DE CATALUNYA?)
PLAÇA SANT JAUME



PLAÇA TETUAN
PLAÇA DE L'ÀNGEL

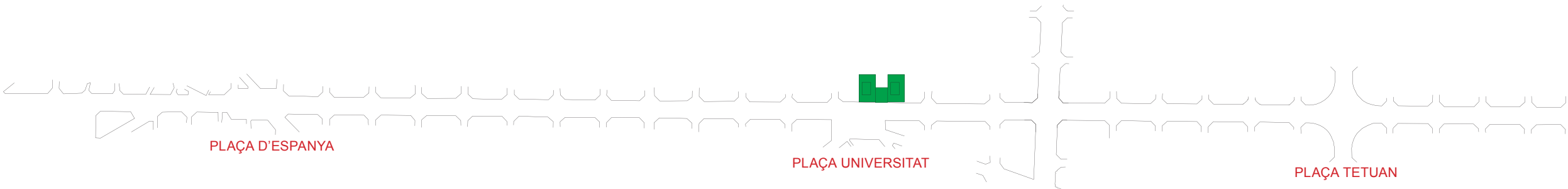


PLAÇA DE LES GLÒRIES
PLAÇA FINAL CARRER PRINCESA



LES TRAVESSERES EN LA CONSTRUCCIÓ DE L'EIXAMPLE

SECCIÓ GRAN VIA (escala horitzontal/vertical 1/4)



En els dibuixos d'aquesta pàgina, fets a partir del plànol de Barcelona de Garcia Faria de 1893, es pot comprovar:

1_Es manté el mecanisme de l'esquema de places i definició dels finals de la via travessera amb dos elements urbans singulars, tal i com havia proposat Cerdà.

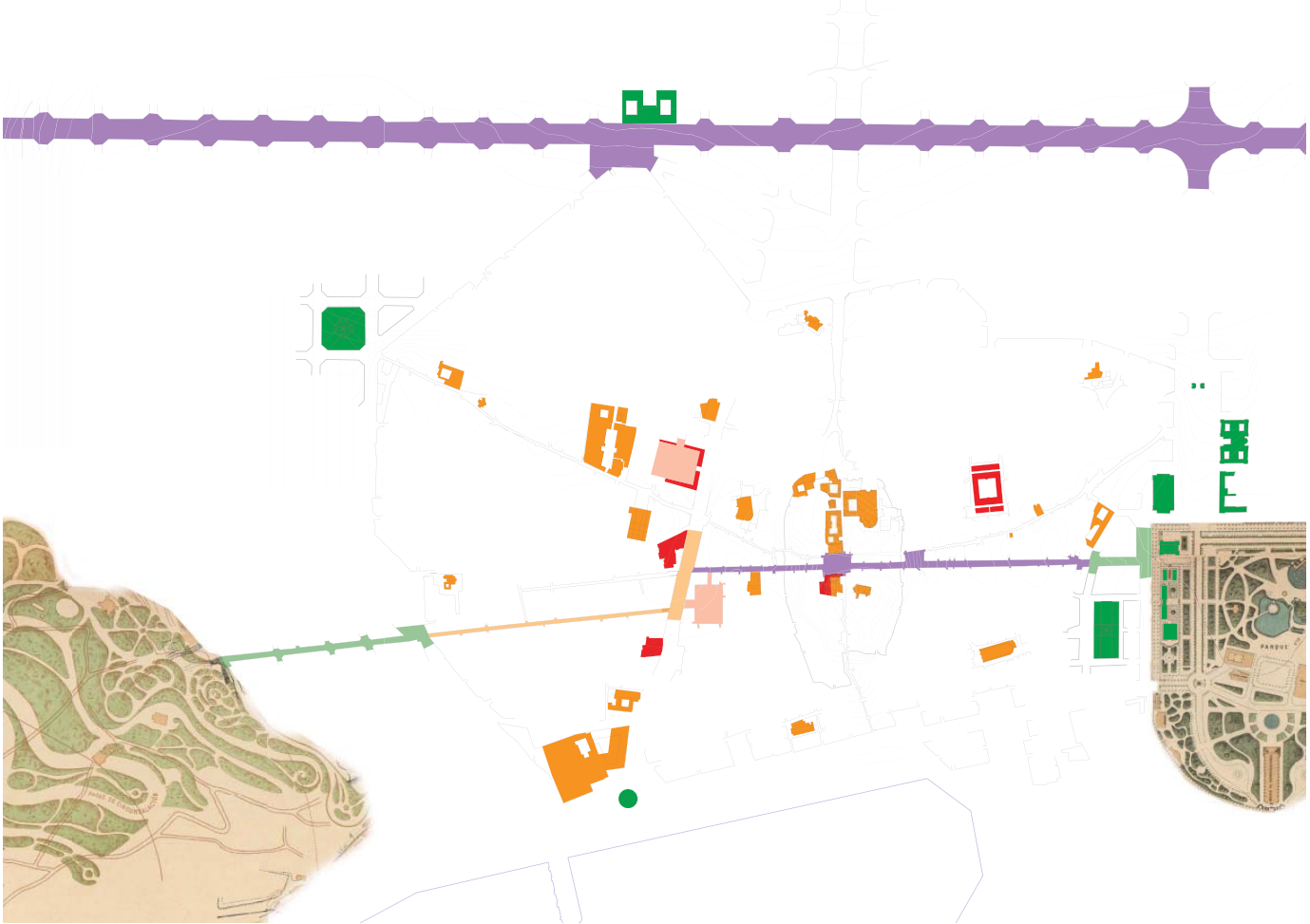
2_La reducció de l'escala, respecte el projecte d'Eixample de 1859.

SECCIÓ CARRER FERRAN (escala horitzonta/vertical 1/4)



Respecte al primer punt, a la planta hem presentat en color taronja els elements urbans anteriors a l'obertura del carrer Ferran, en color verd, els posteriors i en color lila les dues travesseres projectades (el carrer Ferran i la Gran Via). En relació al carrer Ferran, es pot observar com les diferents actuacions segueixen la lògica d'anar definint diferents trams que uneixen elements existents, així com que la via travessera (Ferran-Princesa-comte de l'Asalto) tenen el seu inici i final en dos parcs urbans, el parc de Montjuic (proposta de Garcia Faria per la millora de la salubritat de la zona) i el parc de la Ciutadella (construït en 1888 modificant la proposta de Cerdà), és a dir, amb solucions formals diferents, però amb el mateix criteri, definir l'inici i el final de la via travessera.

En relació al segon punt, el redimensionat de les places (Espanya, Tetuan) i la desaparició de la plaça central i la plaça intermèdia, entre la central i la d'Espanya, així com la creació de la plaça de Catalunya i la de Universitat, més properes a ciutat vella i amb dimensions més reduïdes, denoten la voluntat de reduir d'escala i de caràcter, les places projectades per Cerdà al projecte d'Eixample de 1859.



EL CARRER FERRAN I LA GRAN VIA



Secció 1. Gran Via entre Rambla de Catalunya i passeig de Gràcia



Comparació amb el carrer Ferran



Secció 3. Gran Via entre el Clot i el Besòs



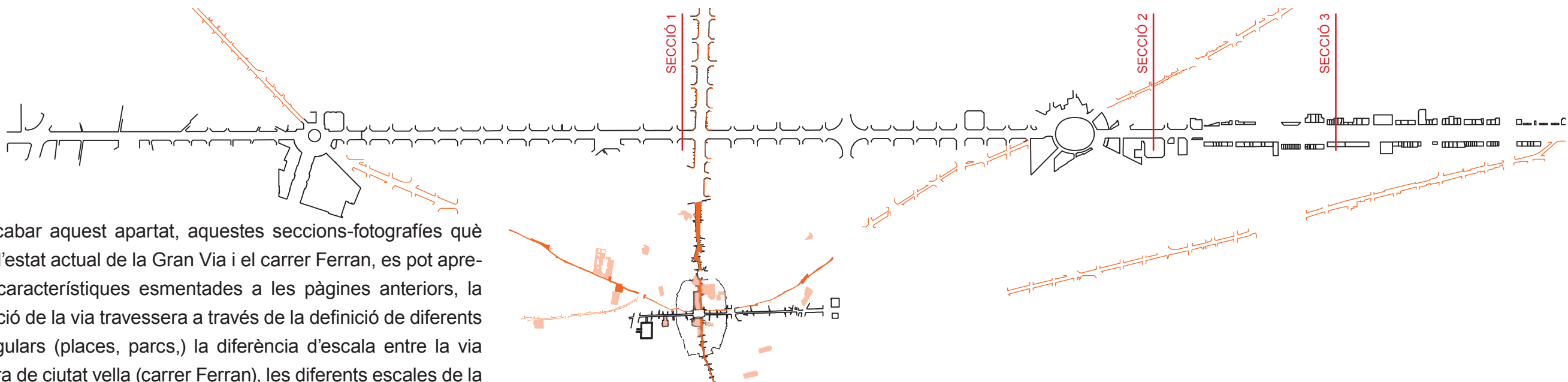
Secció 2. Gran Via entre la plaça de les Glòries i el Clot



Comparació amb el carrer Ferran



Comparació amb la Gran Via (Rambla Catalunya-Passeig de Gràcia) i el carrer Ferran



Per acabar aquest apartat, aquestes seccions-fotografies que mostren l'estat actual de la Gran Via i el carrer Ferran, es pot apreciar les característiques esmentades a les pàgines anteriors, la construcció de la via travessera a través de la definició de diferents llocs singulars (places, parcs,) la diferència d'escala entre la via travessera de ciutat vella (carrer Ferran), les diferents escales de la Gran Via, així com l'adequació del dimensionat de la Gran Via als diferents canvis soferts en les necessitats urbanes

4_La Gran Via Nord

El que hem anomenat, en aquest treball, la Gran Via Nord, es genera a partir del projecte de carreteres provincials de Barcelona, proposta de Melcior de Palau de l'any 1878. La carretera projectada per Melcior de Palau pretenia connectar els pobles del Llobregat amb els del Besòs, per la cota més alta del Pla de Barcelona

Aquesta carretera s'ha anat "urbanitzant" en alguns trams, el més paradigmàtic és el passeig de la Bonanova, què des de l'inici de la construcció de la carretera ha tingut caràcter urbà.

forma de creixement ha generat una diversitat de trames urbanes inconnexes entre Vallcarca i Trinitat Nova.

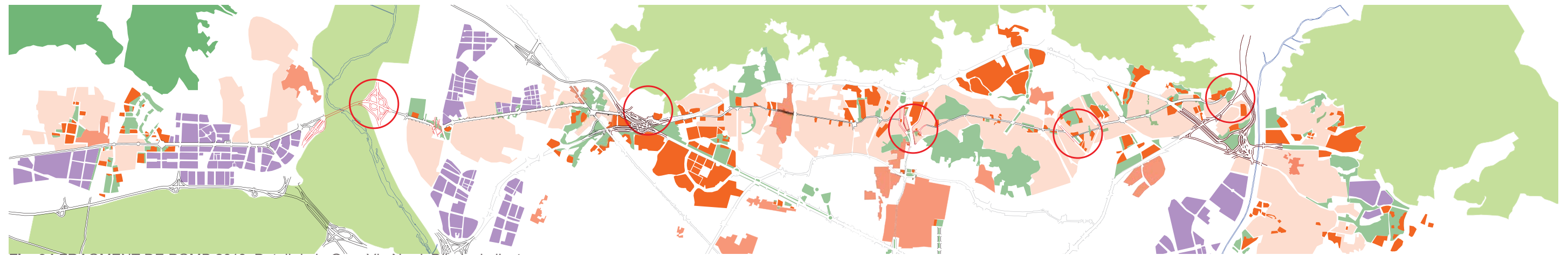
Malgrat això, actualment, es pot observar la continuïtat d'un traçat en aquesta zona, que amb algunes actuacions puntuals podria generar una travessera amb un caràcter urbà similar, malgrat les diferències arquitectòniques, tipològiques i sociològiques d'aquest sector, amb el tram entre la Diagonal i Vallcarca.

Aquest apartat del treball, intenta analitzar la generació d'aquest sector urbà per evidenciar la possibilitat de proposar un tram alternatiu, que vinculat al tram entre la Diagonal i Vallcarca podria generar una tercera travessera en l'estructura urbana de la ciutat

En aquest treball ens hem centrat en aquest tram, però la proposta de treball, en segon terme, proposa, com la reflexió de Manuel de Solà Morales, que hem apuntat al principi del treball, la definició d'una Gran Via que estructuri la perifèria:

"[...] s'hauria produït [la comunicació entre llevant i ponent] amb una estructura metropolitana més clara i forta. Sobretot, si el que avui és la Ronda de Dalt fos reconeguda com a veritable nova espina del territori perifèric, donant lloc a una nova Gran Via des de Sant Boi fins a Tiana."

En les condicions de la xarxa viària actual, en la que s'han duplicat les vies de connexió en el baix Llobregat, la Gran Via Nord es pot plantejar, fins i tot, des de Castelldefels fins a Tiana.



La resta de trams, des de Esplugues a Sarrià i des de l'Avinguda del Tibidabo fins a Horta, ha mantingut, fins relativament poc temps, el caràcter de via suburbana.

La construcció de la Ronda de Dalt ha seguit en molts trams el traçat de la carretera projectada per Melcior de Palau, sobretot des de Vallcarca fins a Trinitat Nova.

Precisament en aquest tram, el creixement de la ciutat va estar fins relativament poc temps, seguint la lògica de creixement de la perifèria, creant trames urbanes independents (per sectors) i amb diferents lògiques i tipologies edificatòries, des d'habitatges de segona residència, a principis de segle XX, fins a la construcció de polígons d'habitatge des dels anys 40 del segle XX. Aquesta

amb un caràcter urbà diferent de la Ronda de Dalt.

Fem referència a la Ronda de Dalt i al tram alternatiu perquè la Ronda, en aquest tram, segueix el traçat de la travessera (carretera) projectada per Melcior de Palau, però tal i com s'ha dissenyat, fa la funció de cinturó, comunicant diferents zones de la ciutat sense estructurar les trames urbanes que travessa. El proposar el traçat alternatiu té la intenció de fer més porosa la perifèria, augmentant la independència respecte el centre de la ciutat i, creiem que aquesta proposta, a més de clarificar l'estructura i la funció de les travesseres en l'estructura urbana de la ciutat, què facilitaria la connexió des de llevant a ponent, ajudaria a que aquest sector de la perifèria adquirís més porositat i diversitat en la comunicació amb la resta de la ciutat, així com amb els sectors propers.

4.1_La Xarxa de Carreteres secundàries de Barcelona

L'origen de la tercera travessera (Gran Via Nord), com altres vies urbanes, suburbanes i veïnals de Catalunya, tenen el seu origen o la seva preconfiguració, en els projectes de la xarxa viària de Catalunya de principis del segle XIX¹.

La possible influència de la llei d'Irradiació (fig. 36), la metodologia de Melcior de Palau, en la visió integradora de les realitats territorials i les propostes de xarxes viàries en altres països europeus de finals del segle XIX, acaben definint un esquema viari (fig. 37) que potenciarà la comunicació travessera en el territori de la província de Barcelona.

La carretera d'Esplugues a Sant Andreu (fig. 38 i 39) és una d'aquestes vies travesseres, la que està més a prop de la ciutat de Barcelona, i que des dels inicis adquirirà, en alguns trams (Passeig de la Bonanova) caràcter urbà.

Les diferents transformacions urbanístiques han anat transformant aquesta carretera provincial en via urbana. Actualment el tram entre la Diagonal i Vallcarca té caràcter clarament urbà, la construcció de la Ronda de Dalt -amb la seva funció de cinturó- ha ajudat a potenciar aquest caràcter, al apaivagar el transit de vehicles privats en aquest sector. Al sector entre Vallcarca i Trinitat Nova, la Ronda s'ha ajustat al traçat de l'antiga carretera, trencant, des del nostre punt de vista, la possibilitat de la continuïtat tipològica de la via. En aquest sentit el disseny de la Ronda de Dalt no ha acabat definint una via travessera, en el sentit de connectar diferents llocs de la ciutat actuant com element vertebrador i estructurador. S'ha potenciat més la idea de comunicació (relativament ràpida) que la d'estructurar les diferents trames urbanes.

Al mateix temps, la lògica de creixement de la ciutat ha generat, en aquest sector, (al sud de la Ronda de Dalt) una diversitat de trames urbanes, amb característiques diferents, però què en certa

¹ Navas, Teresa. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DESDE LA PERSPECTIVA HISTÓRICA. EL CASO DE LA FORMACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN LA REGIÓN DE BARCELONA (1761-1969) . Revista Transporte y Territorio N° 8, Universidad de Buenos Aires, 1º sem. de 2013. ISSN 1852-7175 . www.rtt.filo.uba.ar

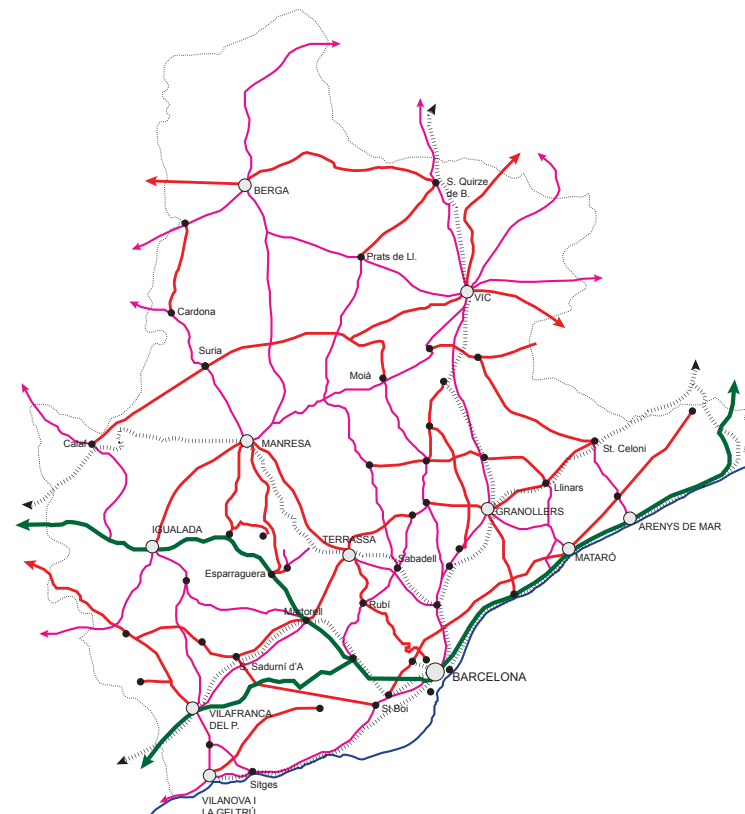


Fig. 35 Dibuix de l'autor en base a les il·lustracions de la pàgina 41 de l'article "Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)" de Teresa Navas Ferrer. 2013.

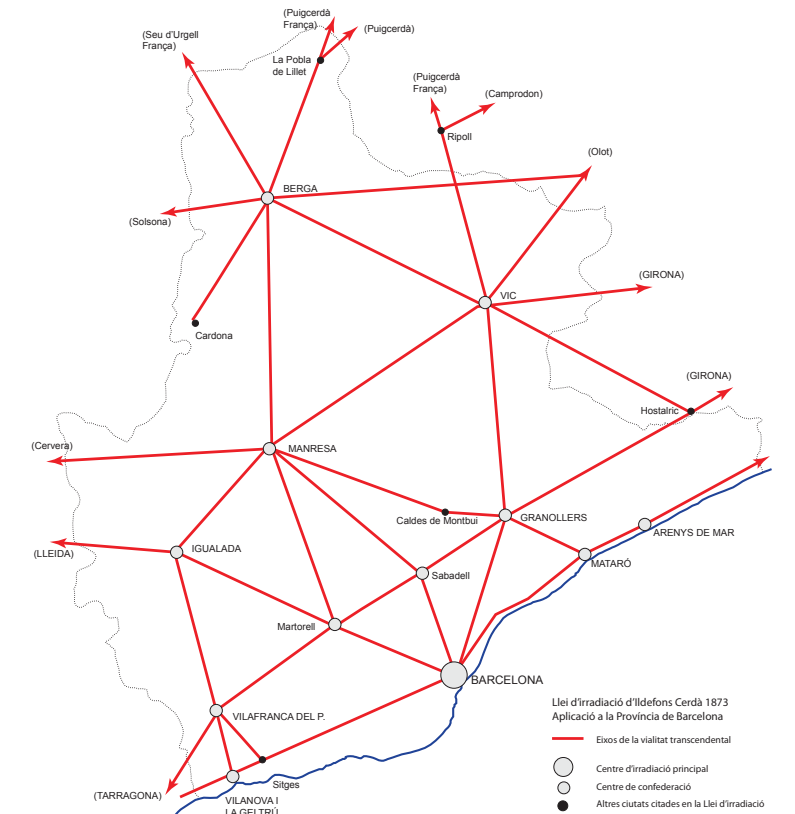


Fig. 36 Dibuix de l'autor en base a la il·lustració de la pàgina 133 de l'article "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." de Teresa Navas 2008.



Fig. 37 Dibuix de l'autor en base a les il·lustracions 35 i 36

manera podem assimilar, amb les diferències sociològiques, arquitectòniques i tipològiques, al tram entre Sarrià i Vallcarca i, que amb una proposta de actuacions puntuals, gairebé d'acupuntura urbana, es podria reconvertir en una via travessera estructurant i vertebradora de les perifèries del nord de la ciutat, així com en una tercera travessera a escala metropolitana a la cota més alta del pla de Barcelona.

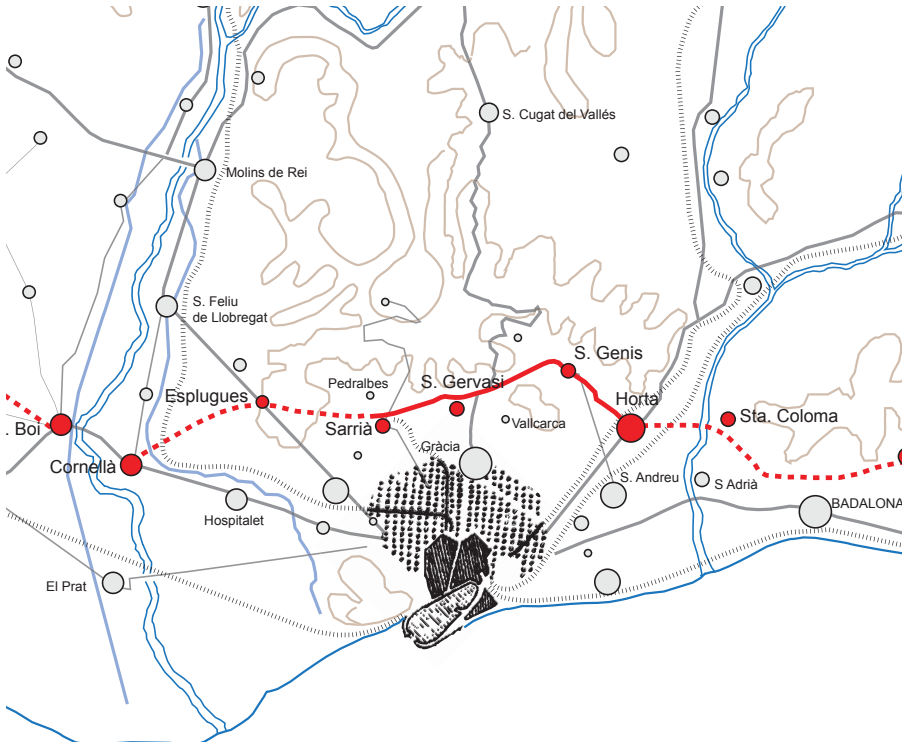


Fig. 38 Detall de l'àrea metropolitana del plànol re-dibuixat a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

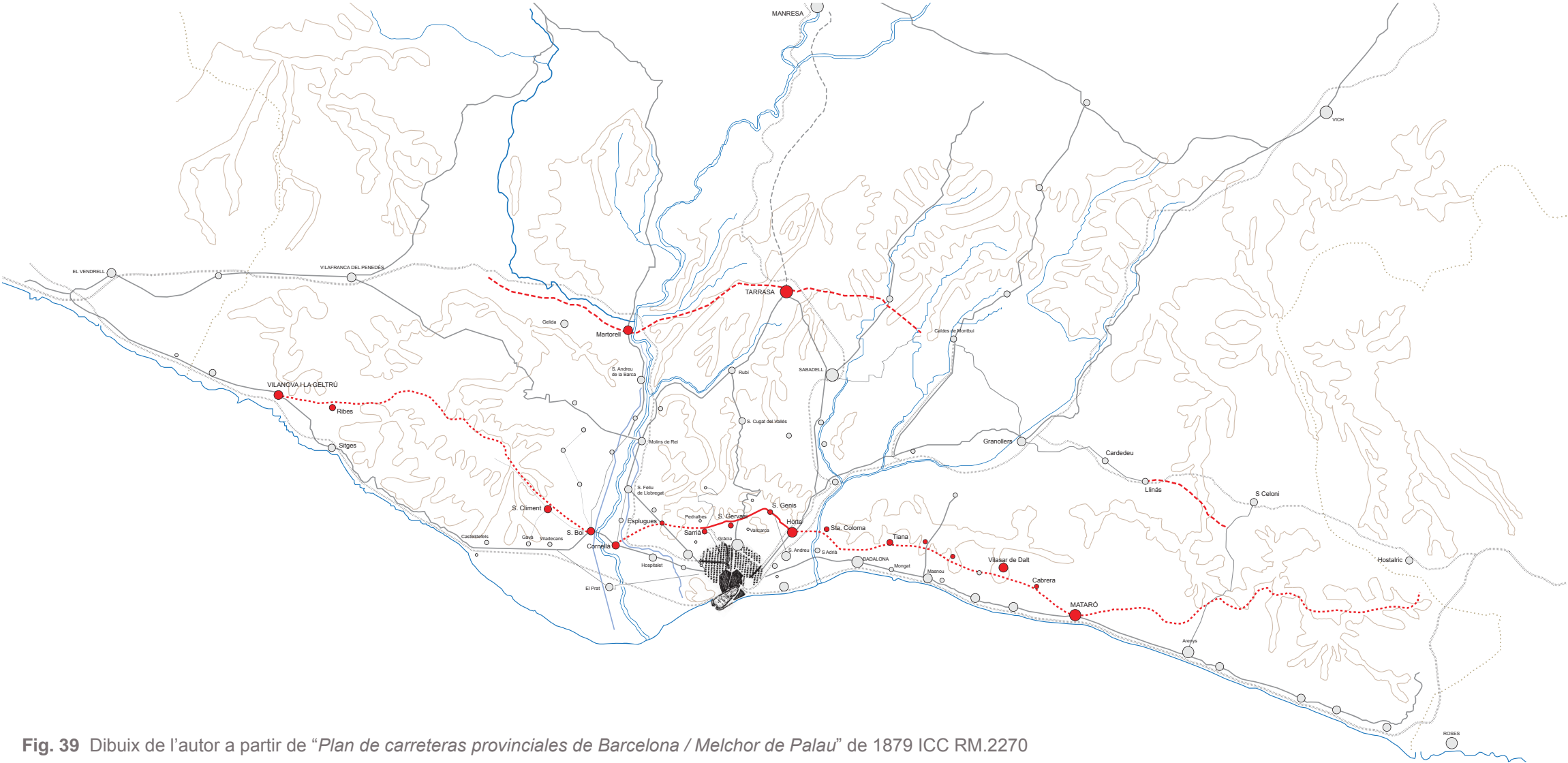


Fig. 39 Dibuix de l'autor a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

4.2_La Xarxa de tramvies

Tot i que aquest apartat fa referència a la xarxa de tramvies, la intenció és mostrar com la xarxa de transport urbà, des dels inicis, evidència la lògica de creixement centre-perifèria i, com la comunicació en el sector que estudiem (Vallcarca-Trinitat Nova) ha estat i està depenent d'aquesta lògica.

Tanmateix, pensem que per la definició de la Gran Via Nord com element estructurant, vertebrador i de connexió del sector i de la resta de la ciutat, la proposta d'una línia de tramvia que seguís el traçat, ajudaria i reforçaria la potencialitat d'aquesta via travesera com element estructural, tant sectorialment com en l'estructura urbana de la ciutat.

Durant el procés d'urbanització de l'Eixample, el creixement dels pobles del Pla, va definint una estructura urbana alternativa i fins i tot contradictòria al projecte d'Eixample, generant una estructura urbana amb marcat caràcter de diferenciació entre centre (Ciutat Antiga) i perifèria (pobles del Pla). En l'eixamplament i la descentralització de la ciutat coexistiran dues lògiques de creixement; l'Eixample, amb un creixement controlat i programant (al voltant de la ciutat existent) i la suburbanització amb un procés de formació de les diferents perifèries.

Des de l'any 1872, quan s'inicia la implantació del tramvia, aquest, s'implantarà amb criteri de comunicació suburbana sense intenció de formalitzar una xarxa, (fig. 40) intentant enllaçar diferents nuclis urbans, en funció de la seva activitat.

Aquesta estructura centre perifèria (fig. 41) condicionarà la xarxa de transport:

- 1_Un doble sentit de circumvallació, el tradicional a l'entorn de la Ciutat Vella
- 2_Els eixos radials de les Rambles i del passeig de Gràcia fins als Josepets i al Paral·lel i a la carretera de Sants, units per les Drassanes i per la Gran Via que, de fet és l'únic eix travesser.
- 3_Les línies interurbanes, que també segueixen una estructura radial.

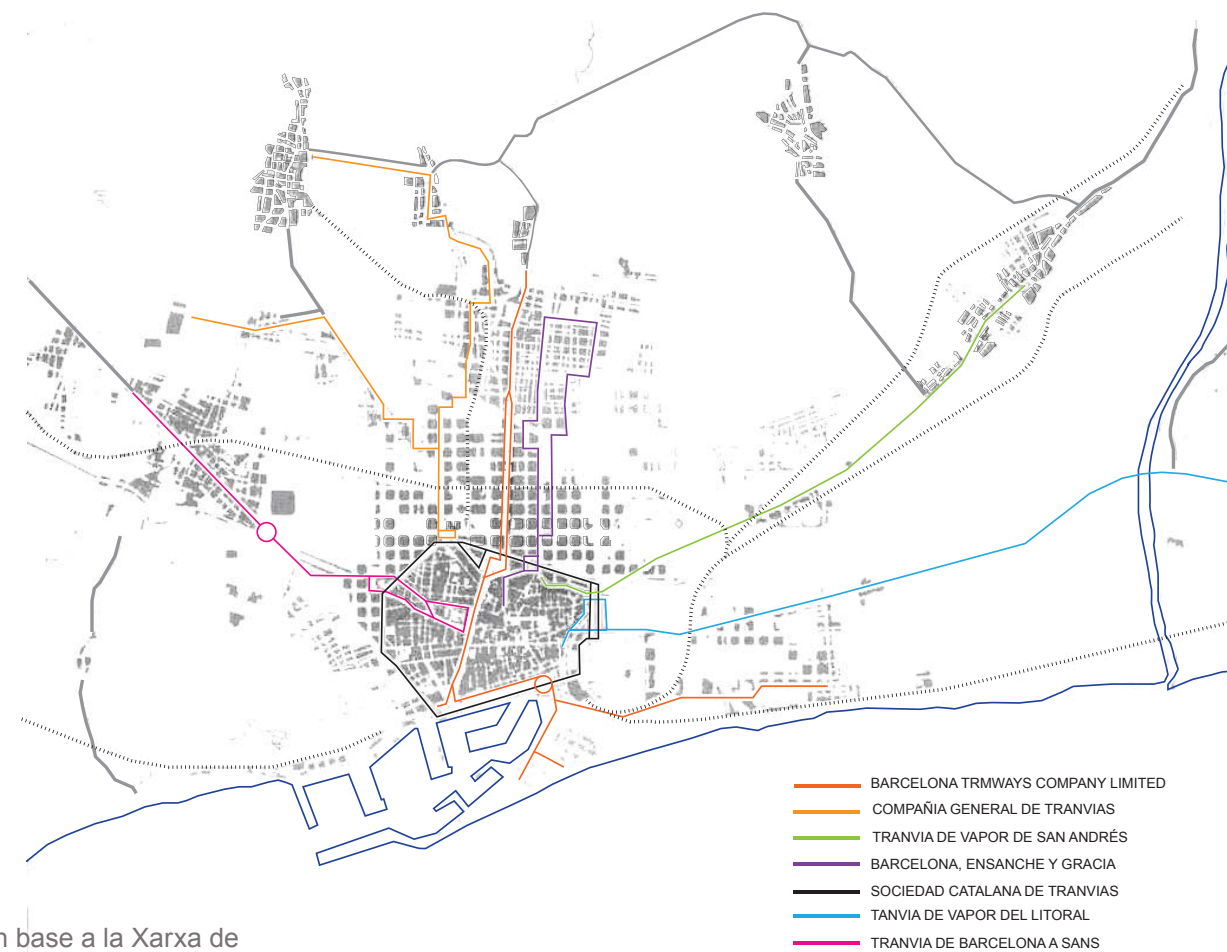


Fig. 40. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de Tramvies 1888

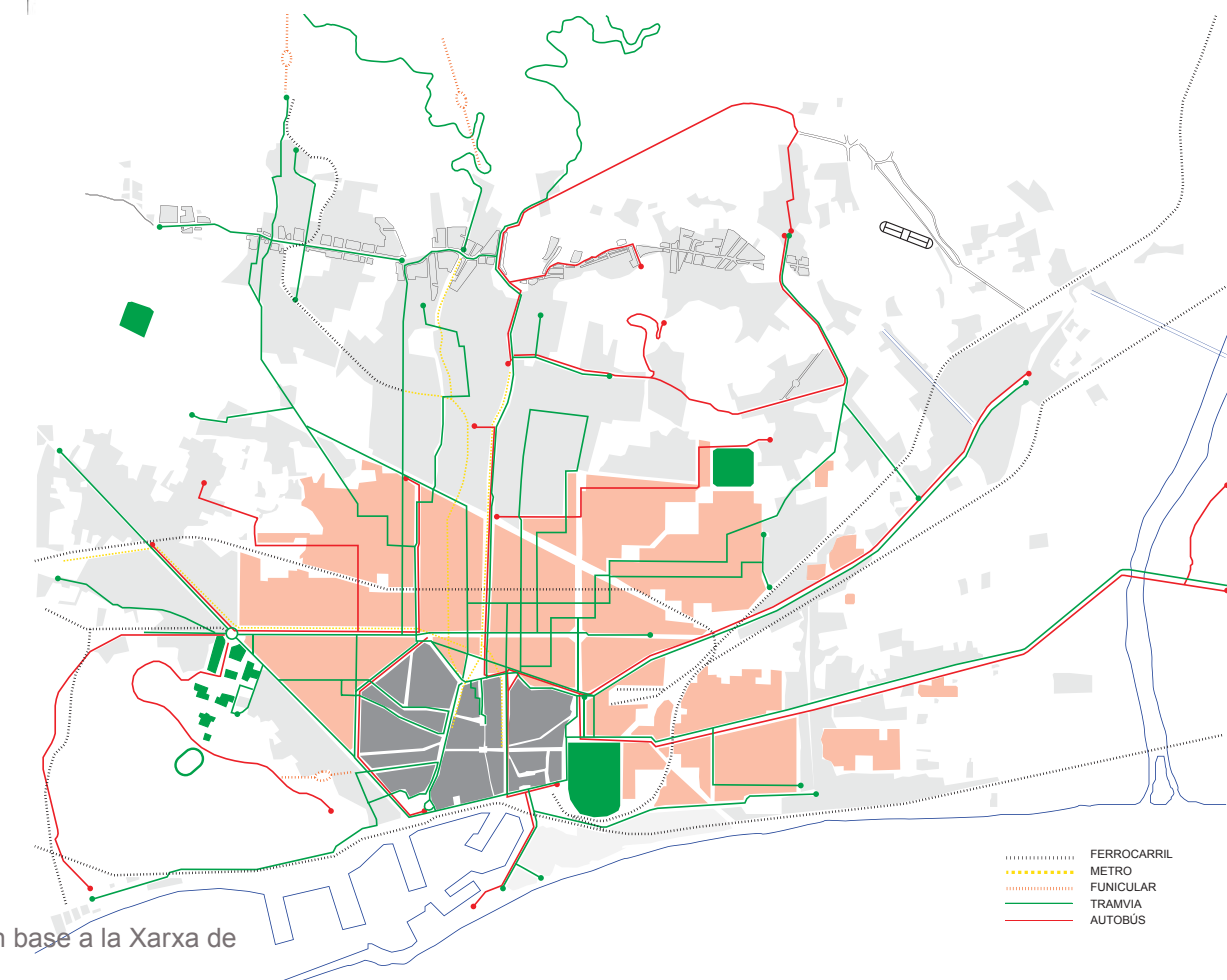


Fig. 41. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de transport urbà 1929

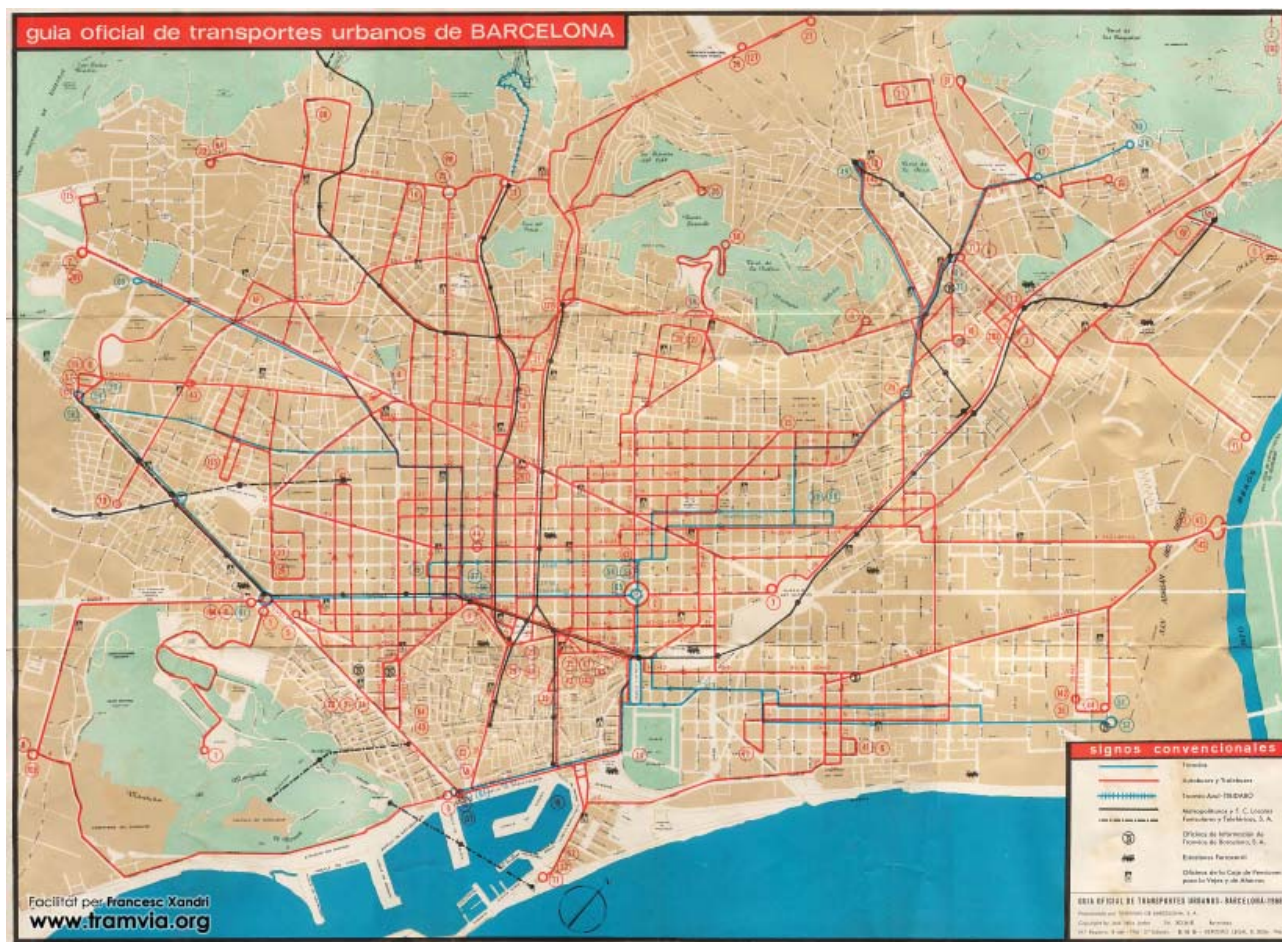


Fig. 42. Xarxa de transport metropolità 1968



Fig. 43. Xarxa integrada de transport ferroviari 2013

Aquesta lògica, en el transport metropolità, ha quedat latent fins a l'actualitat, seguint aquesta estructura radiocèntrica. En el plànol de 1968 com en el de 2013, es pot observar aquesta estructura, en la que la comunicació travessera de la ciutat és pràcticament inexistent.

El plantejar una tercera via travessera, potenciada per una línia de tramvia, pretén:

- 1_Definir una via travessera de connexió llevant-ponent a nivell metropolità, a la cota més alta del Pla de Barcelona.
- 2_Potenciar la component travessera en l'estructura urbana.
- 3_Millorar les condicions de la perifèria.

Aquestes intencions es plantegen des de les necessitat actuals d'una ciutat què havent seguit la lògica de creixement urbà (centre-perifèria) ha descuidat, des del nostre punt de vista, un element important de l'estructura urbana què podia millorar o apaivagar la segregació entre diferents sectors de la ciutat.

En aquest sentit en serveix de referència les reflexions de Richard Sennett ¹:

[...] (pensar) en fórmulas para que entre las personas, entre los distintos barrios de la ciudad, se pueda sacar más partido a la condición de periferia, que esta condición pueda ser más interactiva i porosa.

Tantmateix, aquestes formules, segons nostre parer, haurien de passar per el reconeixement de la realitat existent, valorar la seva qualitat i modificar, amb el mínim d'impacte possible, les condicions sectorials i les de la ciutat.

¹ Sennett, Richard. *Artesania, tecnologia y nuevas formas de trabajo. "Hemos perdido el arte de hacer ciudades"* 2013. Centro de Cultura Contemporanea de Barcelona. p. 43

4.3_Propostes urbanes. El canvi d'escala

En l'apartat anterior hem vist la influència de la xarxa de transport urbà en la definició o el suport del creixement de la perifèria. En aquest apartat, ens centrem en les propostes urbanístiques que han ajudat a definir o que han tingut present el paper de les travesseres en l'estructura urbana de la ciutat i, alhora, han iniciat o propiciat el canvi d'escala.

Pla de sanejament de Garcia Faria

Des de mitjans del segle XIX apareix la corrent ideològica que tendeix cap al anomenat “socialisme científic”, en el que la ciència posada al servei de la societat ha de poder resoldre els problemes socials. Segons aquesta idea, els problemes de la societat industrial respecte la salut humana ja no es poden resoldre només des de la Medicina. Les causes i les solucions sobrepassen aquest àmbit i són altres àmbits els que pretenen, també, donar resposta a aquests problemes.¹

En aquest context s'ha desenvolupat l'obra de Ildefons Cerdà. La “*Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*” que obrirà un nou camp modificant i incorporant nous criteris sobre l'ordenació de l'espai urbà i el territori, influent en propostes posteriors.

Pere Garcia Faria es pot considerar hereu intel·lectual de l'obra de Cerdà, si més no, en relació a la proposta del “*Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos*” tant pel context territorial en el que actua com pels principis teòrics i metodològics utilitzats.

Dins de la Comissió Municipal pel Sanejament de la Ciutat (1884), Garcia Faria, ocupa el càrrec de secretari tècnic, quan realitza la memòria “*Saneamiento de Barcelona. Condiciones higiénicas de la urbe: su mejoramiento*” en la que recull, en dotze capítols, les condicions sanitàries urbanes locals i estrangeres. Fa un estudi del clavegueram, del drenatge permeable, de la pavi-

EL BAIX LLOBREGAT ENTRA A FORMAR PART DE L'ÀMBIT DE LA CIUTAT

_LES NECESSITATS HIGIÈNIQUES DE LA CIUTAT COMPORTEN LA INCORPORACIÓ DE L'ESPAI DEL BAIX LLOBREGAT AL FUNCIONAMENT DE LA CIUTAT.

_AQUEST FET SERÀ EL PREVI A LA POSSIBILITAT DEL SEGON CANVI D'ESCALA QUE ES PRODUIRÀ AL PRIMER TERÇ DEL SEGLE XX.

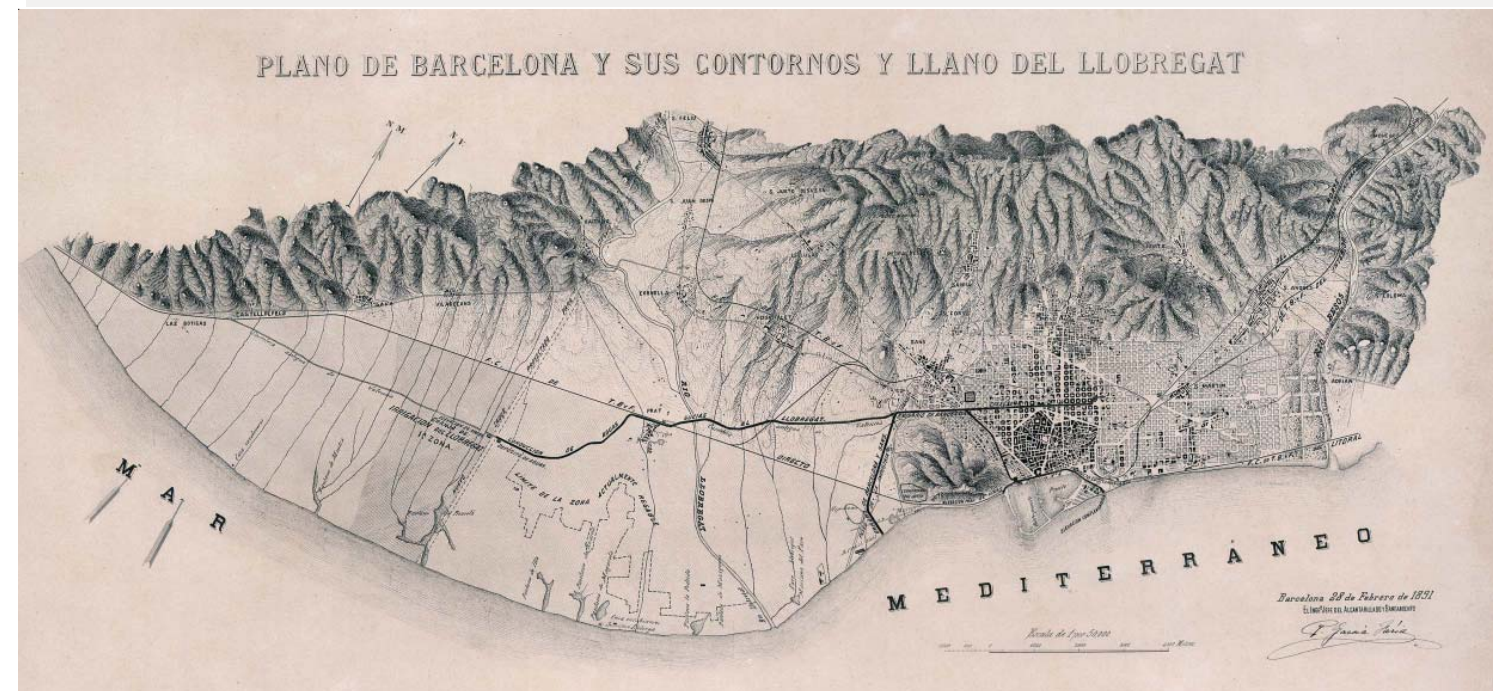


Fig. 44 Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. LÁMINA 1 (AHCB 20432)

mentació, de l'abastament d'aigua, de les condicions dels habitatges, del problema del paludisme, dels cementeris, de l'arbrat, de la higiene individual, de les malalties endèmiques i epidèmiques, de les observacions meteorològiques i de la influència d'aquests factors en la salut humana. Garcia Faria pretén demostrar que la solució als problemes higiènics passen necessàriament per millorar el disseny de la ciutat i el territori per mitjà d'obres d'enginyeria.

En relació al nostre treball, de la proposta de Garcia Faria, ens interessa la seva proposta teòrica (i pràctica) de vincular els problemes sanitaris amb el disseny de la ciutat i el territori, que al mateix temps comporta la idea de continuïtat ciutat-territori, és a dir, la introducció, des de la visió higienista, del canvi d'escala en relació a la consideració, estudi i disseny de la ciutat. Un canvi d'escala que des de les propostes urbanístiques i arquitectòniques es produirà, a Barcelona, al final del primer terç del segle XX, amb els projectes i les propostes de Rubió i Tudiri i el GATPAC.

L'any 1889, Garcia Faria, passa a treballar a l'Ajuntament de Barcelona, quan elabora el “*Proyecto de saneamiento del Pla del Llobregat*”. El projecte vincula la salubritat urbana i la rural, proposant l'ús de les aigües residuals de Barcelona per el rec de les hortes del delta del Llobregat, a través d'un emissari seguit la direcció de la Gran Via, per convertir les zones de Gavà i Castelldefels (insalubres) en àrees de conreu, gràcies a un sistema de drenatge i al desviament de les aigües del Llobregat des de Sant Boi cap al sud.

A més dels avantatges econòmics pel comerç marítim, la indústria, l'agricultura i el sanejament de la costa i de les maresmes del Llobregat, la proposta de Garcia Faria, incorpora al sistema urbà de Barcelona, el territori del delta de Llobregat. No és estrany que pocs anys després, a principis del segle XX, en els projectes per a la ciutat de Barcelona, el delta del Llobregat sigui un element important. D'alguna manera, el treball de Garcia Faria facilitarà el segon canvi d'escala en les propostes per a la ciutat.

¹ Sabaté i Casellas, Ferran. PERE GARCIA FARIA I ELS ORIGENS DE L'ENGINYERIA SANITARIA

PROJECTE DE SANEJAMENT DE BARCELONA

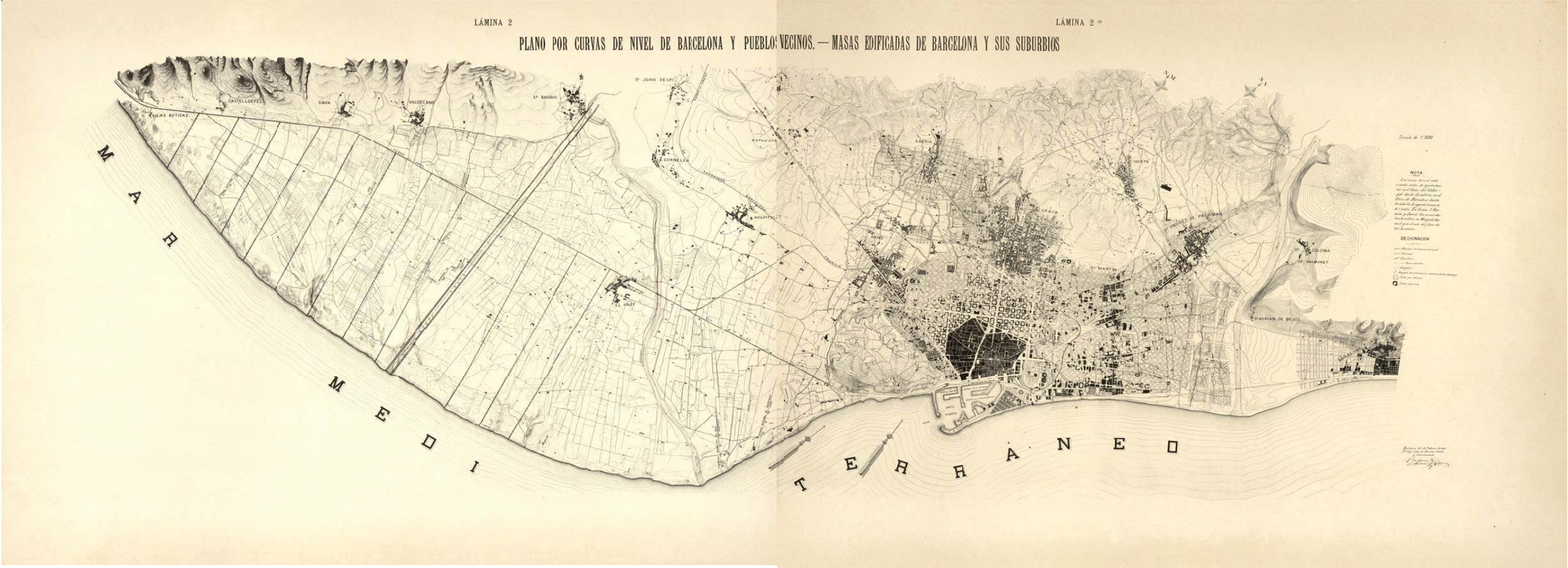


Fig. 45 Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. LÁMINA 2 (AHCB 20432)

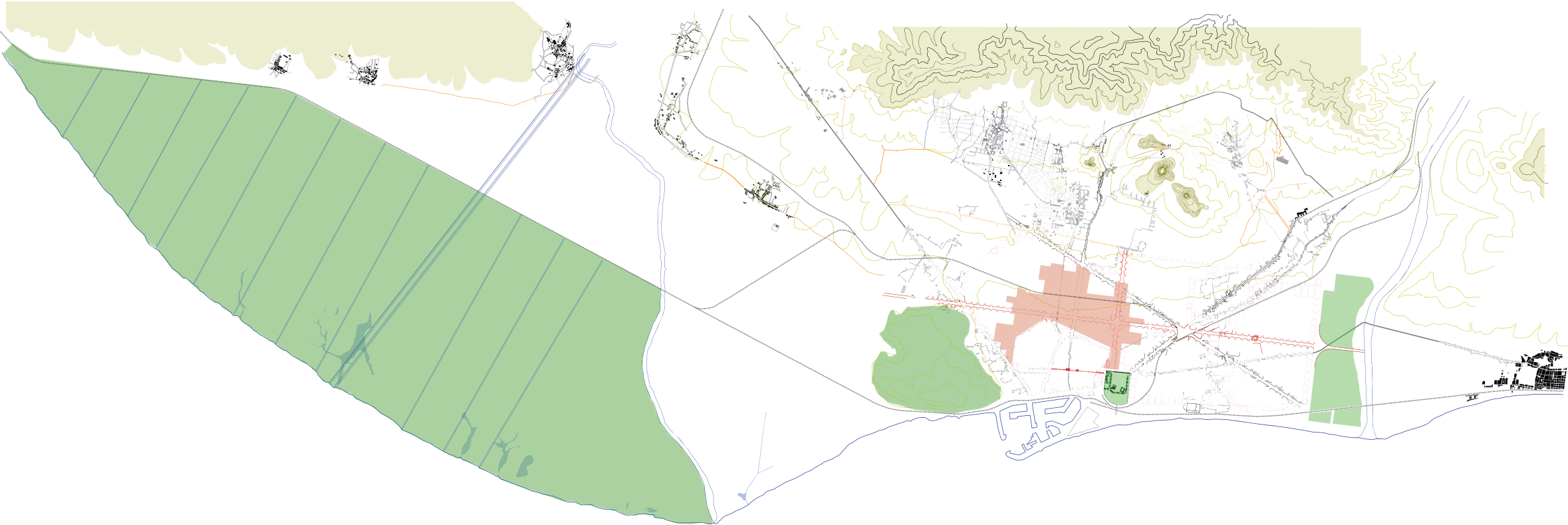


Fig. 46 Dibuix de l'autor en base al plànol de la figura 45

El pla Jaussely

En els primers anys del segle XX, quan l'Eixample està a mig construir, s'han produït les annexions de gairebé tots els pobles del pla. El projecte de Cerdà, què sobrepassà els límits del municipi de Barcelona i la gestió de la construcció que havia passat per molt entrebancs, per "incomprensió" i per la dificultat de gestió del mateix, comencen a aixecar-se veus en contra de la proposta, demanant la revisió i fins i tot la "destrucció".

Els municipis del pla havien anat creixent fora de les reglamentacions del pla d'Eixample i, ara és el moment de revisar el projecte per incorporar, al mateix, la complexitat que suposa l'ampliació del municipi de Barcelona i la connexió amb els nous municipis agregats

El Pla Jaussely és una conseqüència d'aquesta situació en la que el creixement dels pobles del pla, ara pertanyents al municipi de Barcelona i perifèria del mateix, necessiten una revisió des de la centralitat de Barcelona i al mateix temps resoldre la comunicació amb el centre.

Jaussely fa una proposta en la que reconeix (com havia fet Cerdà) la importància de les travesseres en l'estructura urbana de

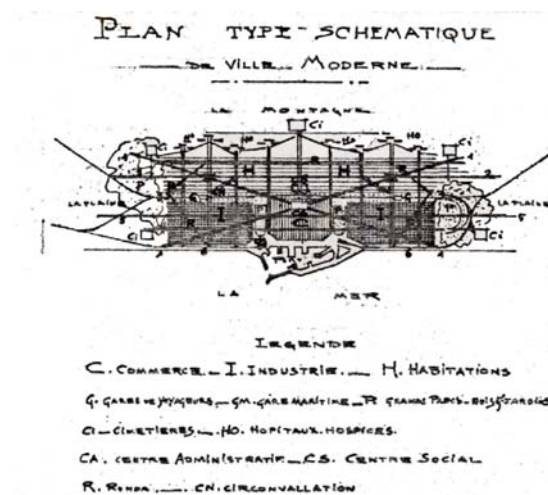


Fig. 47 LEON JAUSSELY, Plan Type Schematic de Ville Moderne.
Font: Memoria del anteproyecto de Enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y sus pueblos agregados (1905). Extret de la Tesi de Jordi Llobet "UNA APROXIMACIÓ AL CREIXEMENT URBA DE BARCELONA EN EL PERÍODE 1917-1936". P. 311

la ciutat, però, desdibuixarà la trama Cerdà amb la introducció de diagonals i diferents punts de centralitat, per resoldre la comunicació interna i amb la perifèria. Una altra aportació del pla Jaussely és la introducció de la idea de cinturó que es desenvoluparà a la segona meitat del segle XX amb la incorporació massiva del vehicle privat.

Al mateix temps comença a créixer el sistema de transport urbà com a conseqüència de l'augment de població de la perifèria i de la relocalització de les indústries, què segueixen els traçats de les línies ferroviàries; de la necessitat de comunicar el centre de la ciutat amb aquestes i amb la població que ha anat ocupant la perifèria, per vinculació a la indústria o pel desenvolupament de segones residències en determinats nuclis del nord de la ciutat (Sarria, Sant Gervasi, Horta) o de la conca del Llobregat.

Aquest creixement havia seguit una estructura dispersa al haver-se generat de forma individualitzada i per necessitats diferents i independents entre els diferents nuclis que s'han anat generant al voltant de la ciutat de Barcelona.

La necessitat de comunicació accelerarà la creació de les xarxes de transport col·lectiu, aquestes seguiran una estructura radiocèntrica (com hem vist a l'apartat 4.2) definida per la posició central de la ciutat en relació als nuclis perifèrics. Aquesta estructura, potenciada per la xarxa de tramvies es sobreposarà a les propostes sobre la ciutat i restarà subjacent a les noves propostes.

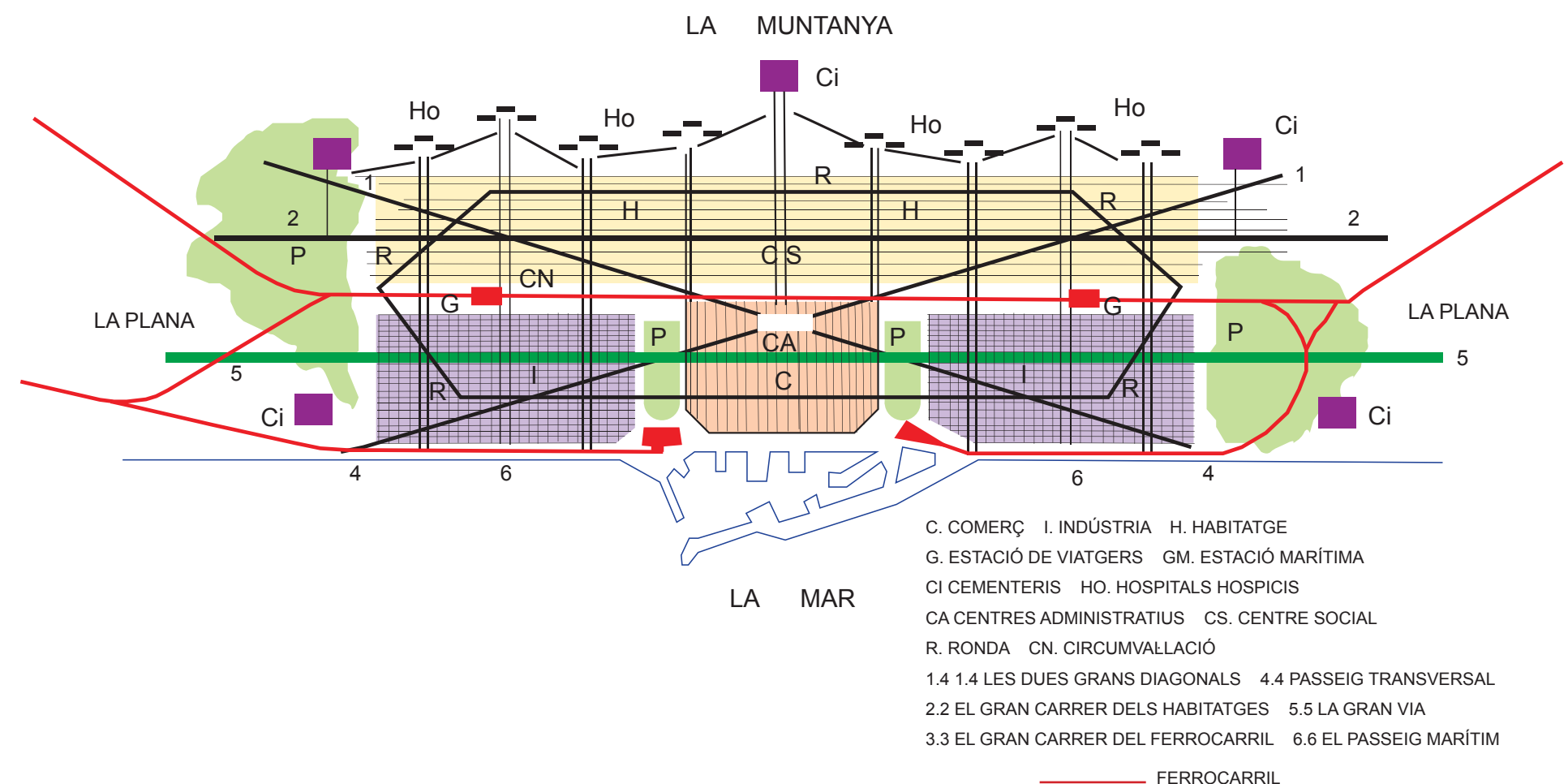


Fig. 48 LEON JAUSSELY, Plan Type Schematic de Ville Moderne. Dibuix de l'autor sobre la base de l'esquema de Leon Jausseley

APLICACIÓ DE L'ESQUEMA TEÒRIC DEL PLA JAUSSELY

1_RECONEIX LA GRAN VIA COM EIX TRAVESSER PRINCIPAL DE LA CIUTAT.

2_LA TRAVESSERA DE GRÀCIA COM EIX TRAVESSER QUE ESTRUCTURARÀ LA ZONA D'HABITATGE.

3_DESDIBUEIXA LA TRAMA CERDÀ AMB LA INTRODUCCIÓ DE DIFERENTS EIXOS DIAGONALS I PUNTS DE CENTRALITAT.

4_LA CONNEXIÓ A LA RESTA DE MUNICIPIS ES REALITZA AMB PUNTS DE "CENTRALITAT EXTERNA".

5_DEFORMA L'ESQUEMA TEÒRIC PER AJUSTAR-SE A LES PREEXISTÈNCIES D'ÚS DESPLAÇANT LA INDÚSTRIA DE LLEVANT CAP AL NORD ENTRE LA MERIDIANA I EL BESOS.

6_INTRODUEIX LA IDEA DE CINTURÓ QUE ES DESENVOLUPARÀ DURANT LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XX.

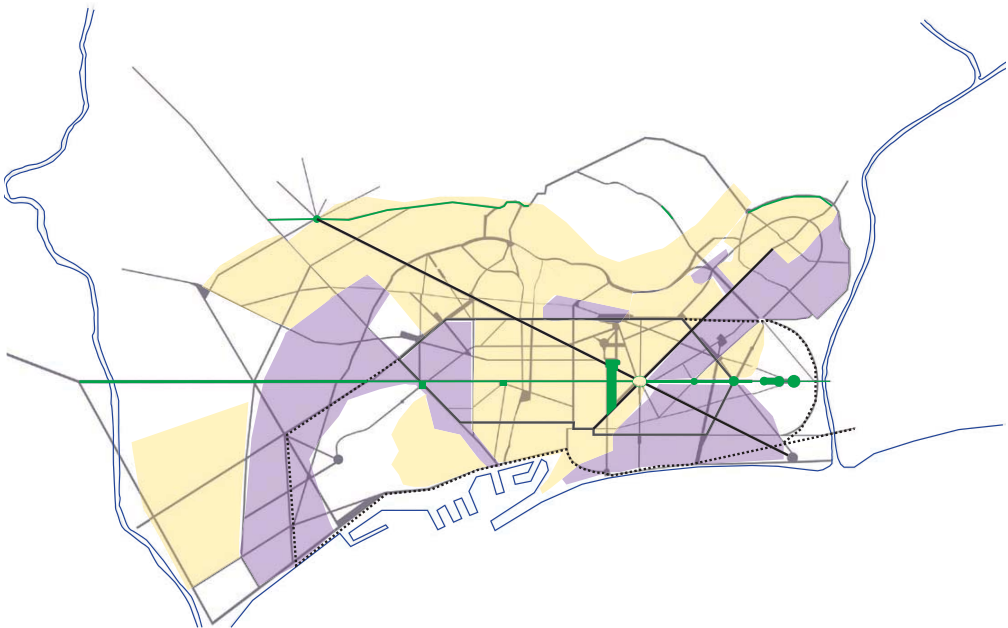


Fig. 49 Dibuix de l'autor a partir de "Matriu Formal" del CAPITOL 3, JAUSSELY A BARCELONA I BURHAM A CHICAGO. pàg. 68 de la tesi doctoral "RETÍCULES I DIAGONALS. El Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burham de Chicago" de Carme Fiol Costa. DUOT 2007.

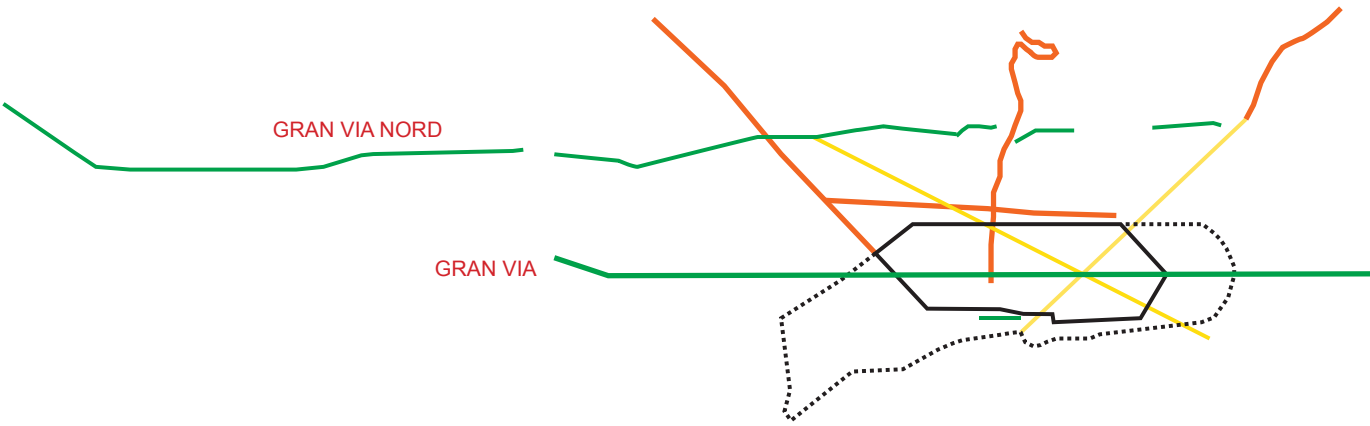


Fig. 50 Dibuix de l'autor a partir de "Esquelet urbà" del CAPITOL 3, JAUSSELY A BARCELONA I BURHAM A CHICAGO. pàg. 70 de la tesi doctoral "RETÍCULES I DIAGONALS. El Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burham de Chicago" de Carme Fiol Costa. DUOT 2007.

El Pla de la Barcelona Futura

Previ al pla de la Barcelona Futura, Nicolau M^a Rubió i Tudurí fa un estudi sobre els espais lliures a la ciutat de Barcelona, que va recollir en el llibre publicat per l'Ajuntament, l'any 1926, amb el títol de “*El problema de los espacios libres*”. En aquesta publicació, Rubió¹, coneixedor de la realitat econòmica de Barcelona, proposa la ubicació de grans parcs en els suburbis i en els espais lliures a les conques dels rius:

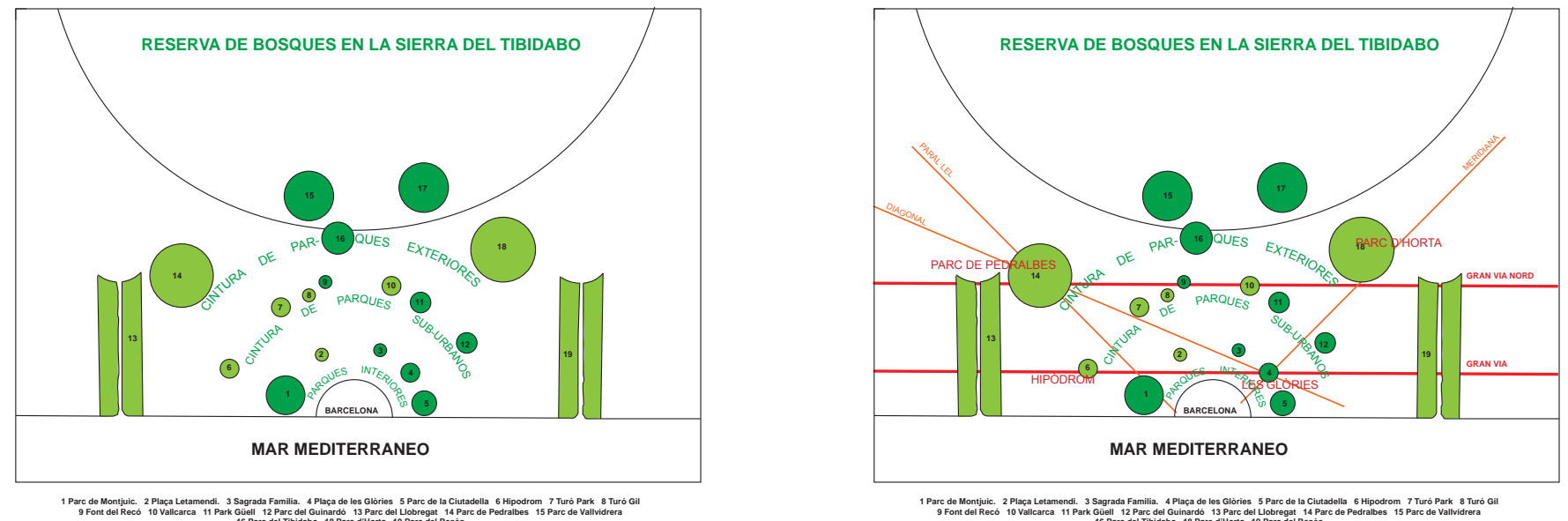
[...]Veamos en cambio, las llanuras que hacia el Este y el Oeste permiten extender la ciudad por los llanos del Besós y el Llobregat [...]

*Ello conduce a pedir que se reserven los grandes espacios libres junto a estos rios: el Besós, que en 1859 Cerdá hizo ya aprobar con su Plano, y el del Llobregat, que es indudablemente tan interesante como aquél; [...]*².

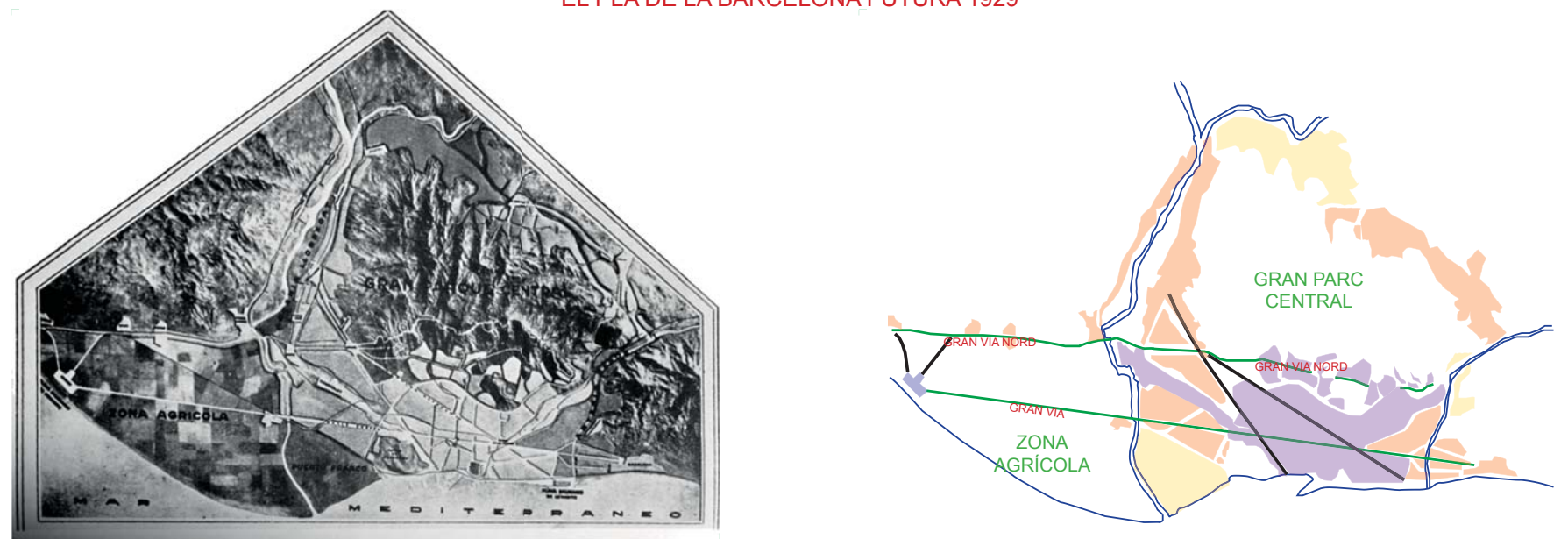
En el sistema d'espais lliures per a Barcelona, que acompanya a la publicació, Rubió, planteja un esquema concèntric, amb tres nivells, “*Parques interiores*”, “*Sub-urbanos*” i els “*Exteriores*” respecte a Barcelona i simètric respecte l'eix vertical Barcelona-Collserola (*Sierra del Tibidabo*) amb un gran parc a llevant (el que havia previst Cerdà al Besòs) i un altre a ponent a la conca del Llobregat, el que Garcia Faria havia incorporat al sistema urbà amb la proposta de sanejament de la ciutat. Tot i que Rubió no els vincula (en l'esquema fig. 51 a) a l'estructura urbana, és molt evident que tenen relació amb la mateixa (fig. 51 b) i que la proposta d'alguna manera reforça aquesta estructura de sistemes de vies radials i travesseres.

El Parc de Montjuïc i el de la Ciutadella és pot vincular al **carrer Ferran**, els parcs del Llobregat, el Hipòdrom, la plaça de les Glòries i el Parc del Besòs a la **Gran Via** i els parcs del Llobregat, el de Pedralbes, el de la Font del Recó, el de Vallcarca, el d'Horta i el del Besòs a la **Gran Via Nord**. Així mateix, el parc de Pedralbes i

ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESPÀIS LLIURES 1926



EL PLA DE LA BARCELONA FUTURA 1929



el d'Horta es situen en els punts d'intersecció de la Gran Via Nord amb la Diagonal a ponent i amb la Meridiana a llevant. De manera implícita, segons el nostre parer) aquest esquema està reconeixent l'estructura urbana i al mateix temps proposant una ampliació de la mateixa a escala metropolitana.

En el pla de la Barcelona Futura, que junt amb Ramón Argilés redacten per encàrrec de l'Ajuntament de Barcelona a l'any 1929, es planteja de forma explícita la prolongació de la Gran Via com a via per comunicar la ciutat amb unes àrees d'esbarjo i repòs, que

el GATCPAC recollirà en la proposta per la Ciutat de Repòs i Vacances i en el Pla Macià per a Barcelona.

De manera explícita, en tots dos casos, reconeixen la funció de “via travessera” de la Gran Via, és a dir, una via que connectarà dos punt del territori, un llevant i l'altre a ponent a una escala superior de la que havia proposat Cerdà en el projecte d'Eixample de 1859. També, tot i que no amb la mateixa claredat, la carretera d'Esplugues a Ant Andreu apareix com un nou element travessar en l'estructura urbana de la ciutat.

1 Funcionari de l'Ajuntament de Barcelona des de 1917 i director de Parcs i Jardins

2 (Rubió, 1926, 29-31). Citat a EL PROYECTO DE LA CIUTAT DE REPÓS I VACANCES (1931-1938). Un paisaje pel descans. Sauquet Llonch, Roger. 2012. p. 326

El Regional Planning

En el primer número de la revista AC, en l'article "*La urbanización de la Barcelona Futura*" (AC, n.1, 1931, 20), el GATCPAT, proposa que el futur creixement de la ciutat s'hauria de dirigir cap a la plana del Llobregat (fig. 55), no fa cap proposta concreta, però evidència com poc temps abans (1929 en el *Pla de la Barcelona Futura*) havien fet Rubió i Tudurí i Argiles, la plana del Llobregat com el lloc "natural" cap on es pot desenvolupar Barcelona.

El 1931, després d'haver fet l'estudi sobre els espais lliures i després de elaborar el *Pla de la Barcelona Futura*, Nicolau Maria Rubió i Tudurí, rep l'encàrrec de la Generalitat republicana de redactar un pla que ordeni el territori català. Aquest pla, anomenat *Regional Planning* (fig. 53) té la intenció de distribuir en zones el territori català i havia de ser el "pla mestre" que definís els paràmetres ordenadors genèrics que servien com a base de partida per els diferents plans regionals. El *Pla per la Regió de Barcelona* (fig. 54) és l'exemple, aplicat a Barcelona.

En el número 7 de la revista AC (1932), el GATCPAC, presenta el projecte de la *Ciutat de Repòs i Vacances*, (fig. 56) com a proposta concreta a les inquietuds que el mateix grup havia desenvolupat en l'article del numero 1 "*La urbanización de la Barcelona Futura*"¹

El nostre interès, més enllà, de la valoració de les propostes des del punt de vista ideològic, és remarcar que tant el *Pla per la Regió de Barcelona*, plànol de detall del *Regional Planning* dels germans Rubió i Tudurí (1932) -des de la visió del territori de Catalunya- com el plànol d'ubicació de la *Ciutat de Repòs i Vacances* del GATCPAC (1932) -des de la visió de Barcelona metropolitana- coincideixen en la interpretació de la Gran Via com element estructurador de les propostes; reconeixent explícitament, en tots dos casos, la funció travessera de la via, en el sentit d'element lineal que connecta dos llocs del territori, ampliant al mateix temps, l'escala de la proposta de Cerdà del 1859.

¹ Aquest apartat està fonamentalment basat en la tesi doctoral *EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPÓS I VACANCES (1931-1938) Un paisatge pel descans*. Sauquet Llonch, Roger. 2012. P. 322-334

EL REGIONAL PLANNING 1932

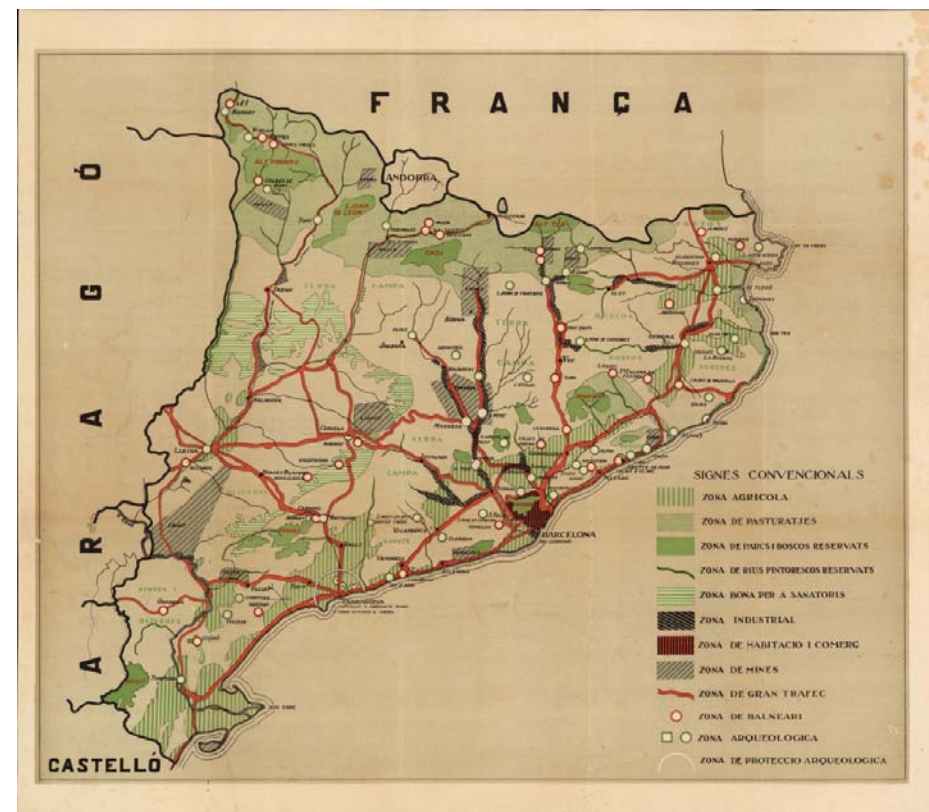


Fig. 53 El Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932 ICC RL.2215

PLA PER LA REGIÓ DE BARCELONA 1932

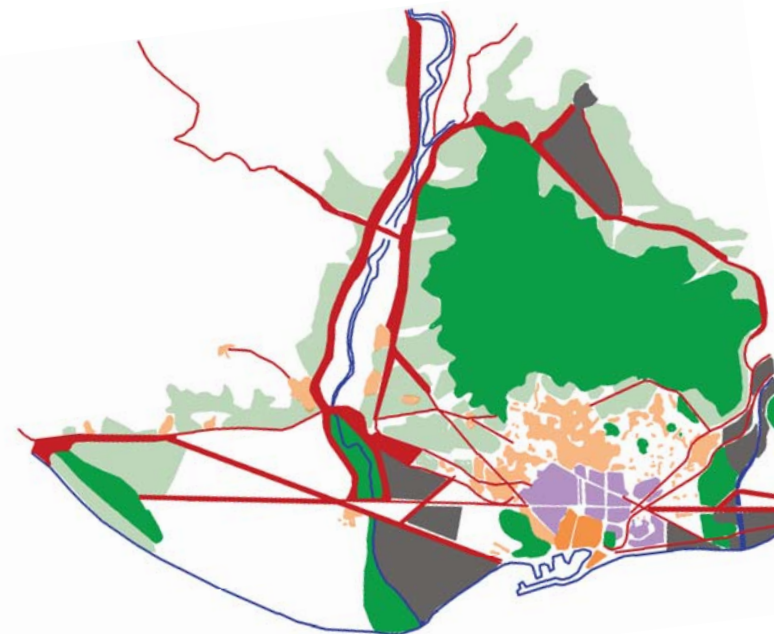


Fig. 54 Dibuix de l'autor a partir del plànol d'aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932. Extret de "*EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPÓS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans*" tesi doctoral de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 131

LA URBANIZACIÓN DE LA FUTURA BARCELONA Revista AC núm. 1. 1931

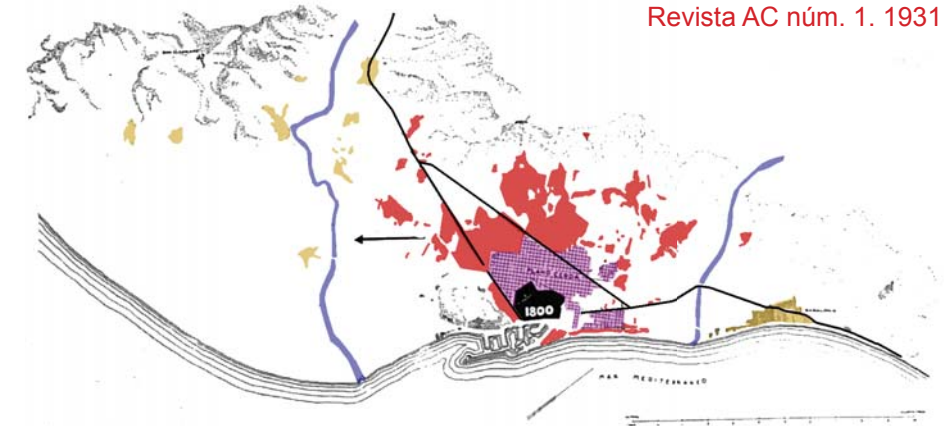


Fig. 55 Dibuix de l'autor en base al plànol que acompanya l'article "La urbanización de la Barcelona futura" a la revista AC n.1, 1931. Extret de la tesi doctoral "*EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPÓS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans*" de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 323

UBICACIÓ DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES Revista AC núm. 7. 1932

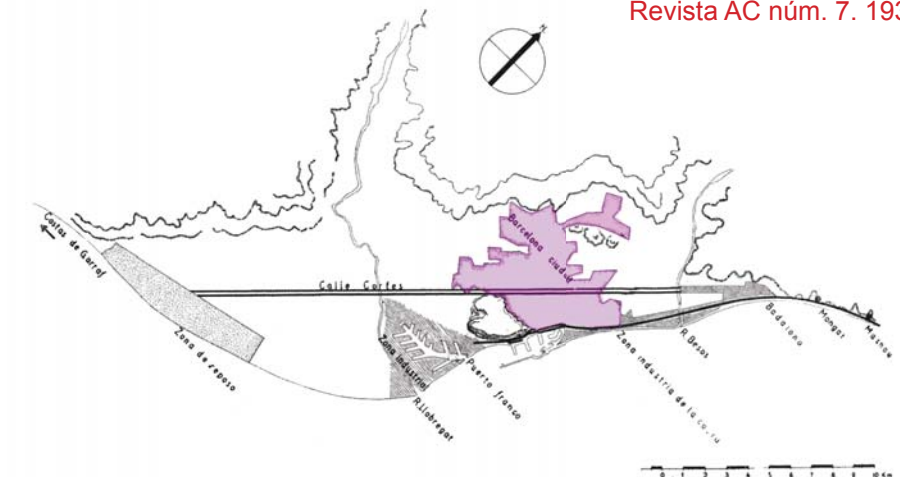


Fig. 56 Dibuix de l'autor en base al plànol d'ubicació de la CRV publicada a la revista AC n.7, 1932. Extret de la tesi doctoral "*EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE REPÓS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans*" de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 323

El Pla Macià

L'any 1934, el GATCPAC, presenta el Pla Macià. De les cinc intencions del pla, una era explícitament la prolongació de la Gran Via projectada per Cerdà¹:

1 Sauquet Llonch, Roger. Tesi doctoral: EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans. 2012. P. 313.



Fig. 57 Diorama Pla Macià

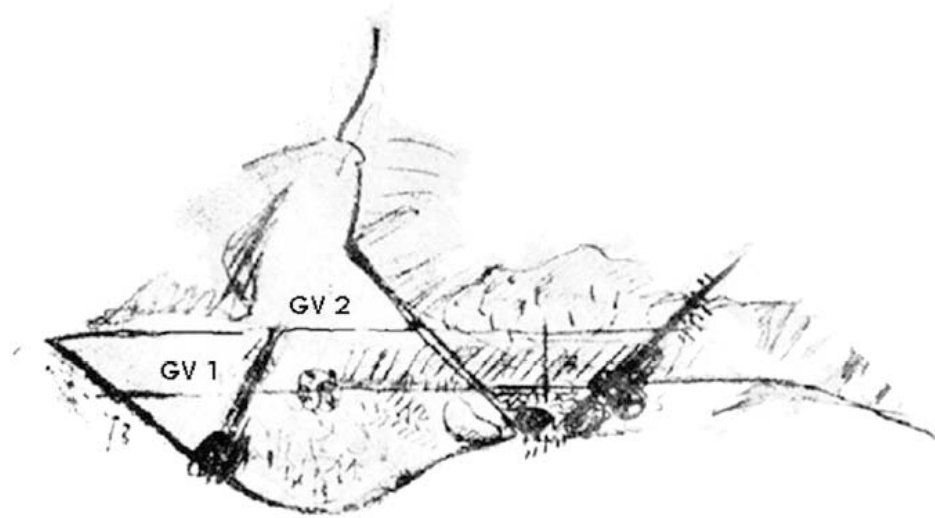


Fig. 58 Esquema Pla Macià

4- Comunicación de la ciudad con la playa del llano del Llobregat, mediante la prolongación de la Gran Vía de Cortes, única solución para dotar a la ciudad de una gran zona marítima de reposo.

Tornem a trobar la consideració de la Gran Via com element travesser i vertebrador de la proposta. El GATCPAC, com Rubió i com Cerdà, entenen la Gran via com element estructurador del creixement de la ciutat. Amb la proposta de la Ciutat de Repòs i Vacances (CRV), vinculada al Pla Macià, s'explicita també, el

canvi d'escala. El Pla Macià i la CRV plantegen com espai d'actuació l'àrea Metropolitana, des de més enllà de llevant del Besòs (platges de Badalona, Mongat...) fins l'inici de les costes de Garraf.

Al mateix temps, reforça aquesta idea d'elements travessers estructurals amb la proposta de la segona Gran Via (GV2) (Fig. 58 i 59) paral·lela a la Gran Via, a la cota més alta del pla, reconeixent

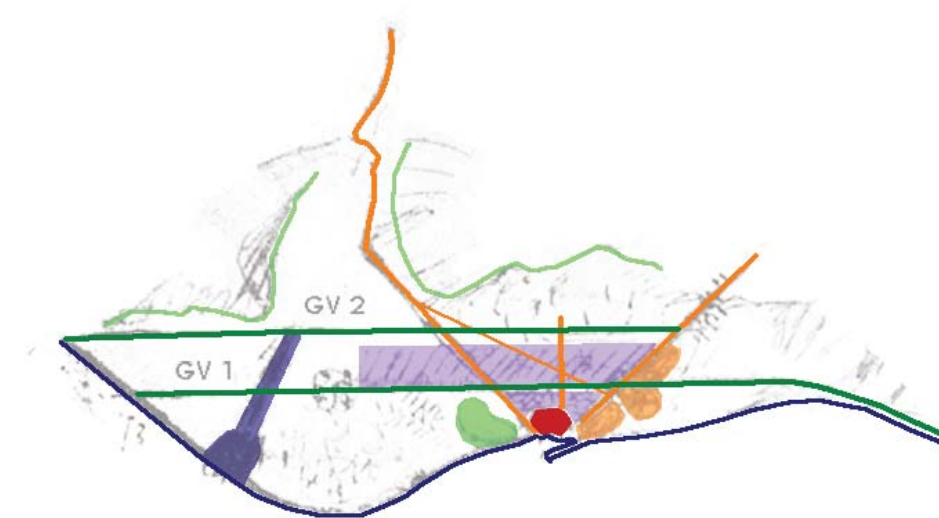


Fig. 59 Dibuix de l'autor sobre l'esquema Pla Macià

el traçat de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, del projecte de carreteres provincials de Melcior de Palau, com a via travessera i estructural, que comunica els pobles a ponent del Llobregat, a la cota més baixa del macís del Garraf amb els pobles del pla a la cota més alta del mateix.

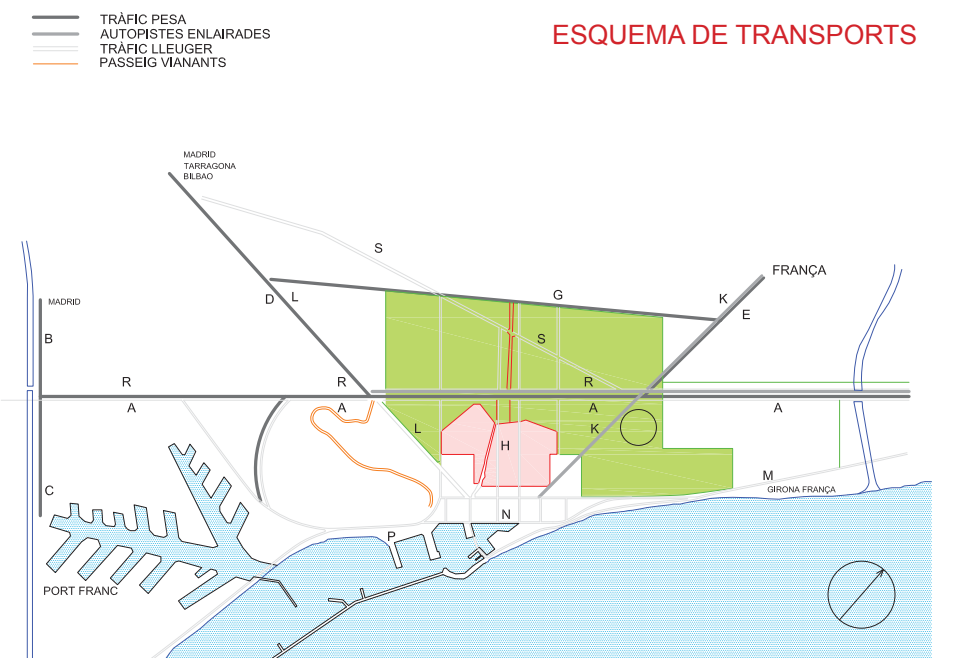


Fig. 60 Dibuix de l'autor en base a l'Esquema de transports. Pla Macià

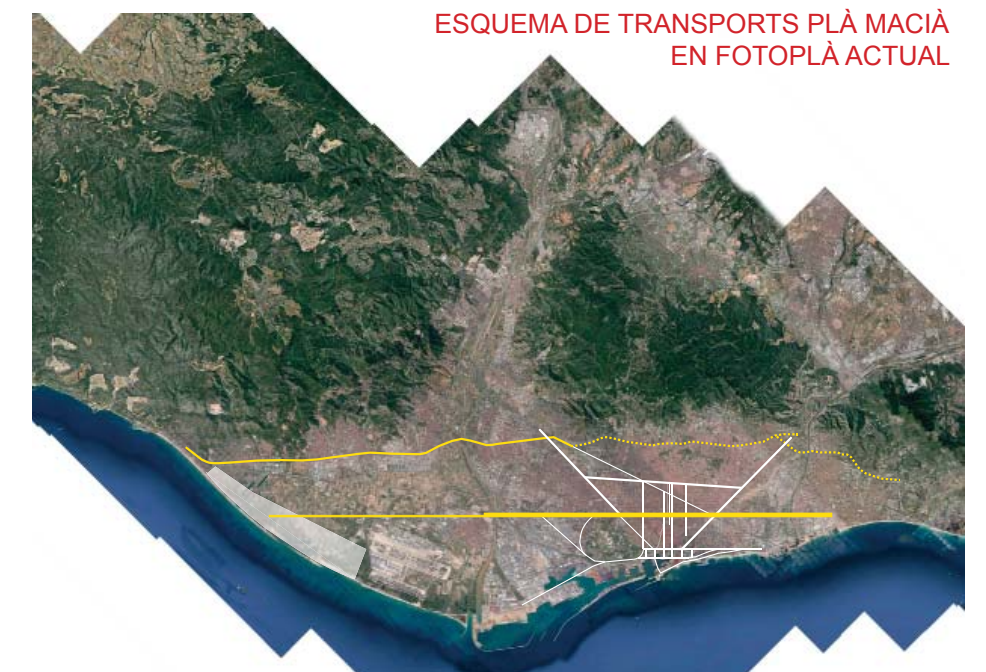


Fig. 61 Esquema de transports i esquema del Pla Macià en el fotoplà actual

4.4_El creixement “incontrolat” de la ciutat

En aquest apartat ens centrem en les representacions gràfiques d'aquest sector de la ciutat, de manera que a partir de les mateixes es pugui evidenciar com s'ha anat generant al llarg del temps, aquesta via alternativa a la carretera d'Esplugues a Sant Andreu projectada per Melcior de Paplau l'any 1878.

Per la diversitat gràfica i d'escala de les imatges, el text que les acompanya és merament descriptiu i intenta fer èmfasi en la descripció del desenvolupament urbanístic d'aquest sector

En els plànols de 1888 es pot comprovar la connexió clara des de Esplugues fins a Pedralbes i des de Sarrià fins a Sant Andreu per la carretera d'Horta, així com les diferències tipològiques, entre Sarrià i Sant Gervasi, formant part del petit eixample entre els dos nuclis, prenent aquesta via com element estructurador del mateix, definint el passeig de la Bonanova.

Des de Vallcarca s'inicia el creixement cap a Horta, al sud de la carretera d'Esplugues a Sant Andreu, entre els turons i la carretera d'Esplugues, així com des d'Horta hi ha un “esbós” de camí en direcció a Vallcarca.

El plànols de 1891 i el de 1910 confirmen la idea de la generació de la via per el desenvolupament dels nuclis existents.

A_Passeig de la Bonanova està parcialment construït.

B_Construcció del tramvia al llarg del passeig de la Bonanova, unint Sarrià amb Sant Gervasi i amb el centre de Barcelona

C_Diferència tipològica de la via a ponent i llevant.

El plànol de la xarxa de transport urbà de 1929 evidencia la diversitat de situacions i la manca de connexió entre el tram de llevant i el de ponent. El tram Pedralbes-Sarrià-Bonanova està connectat amb el centre de la ciutat i Collserola (tramvia i FFCC), el tram des de Vallcarca-Coll de la Creueta-Horta es connecta amb el centre a través de Vallcarca. El cas més paradigmàtic és Horta, que es connecta amb el centre de la ciutat a través de dos circuits diferents, sense connexió amb els “nuclis” propers.



Fig. 62. Dibuix de l'autor en base al plànol de Barcelona de 1888: Plano general de Barcelona y sus alrededores. (AHCB-10881)



Fig. 63. Dibuix de l'autor en base al Plano de la xarxa de tramvies 1888

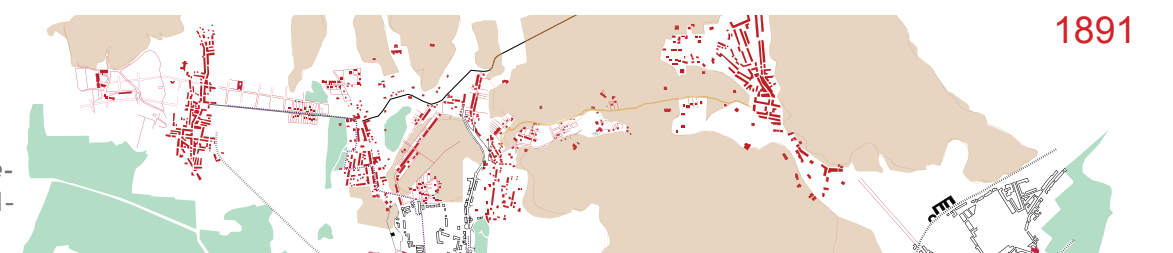


Fig. 64. Dibuix de l'autor en base al Plànol dibuixat per J. M. Serra, aprovat per l'Ajuntament el 13 de gener de 1891 (RM 84491-ICC).

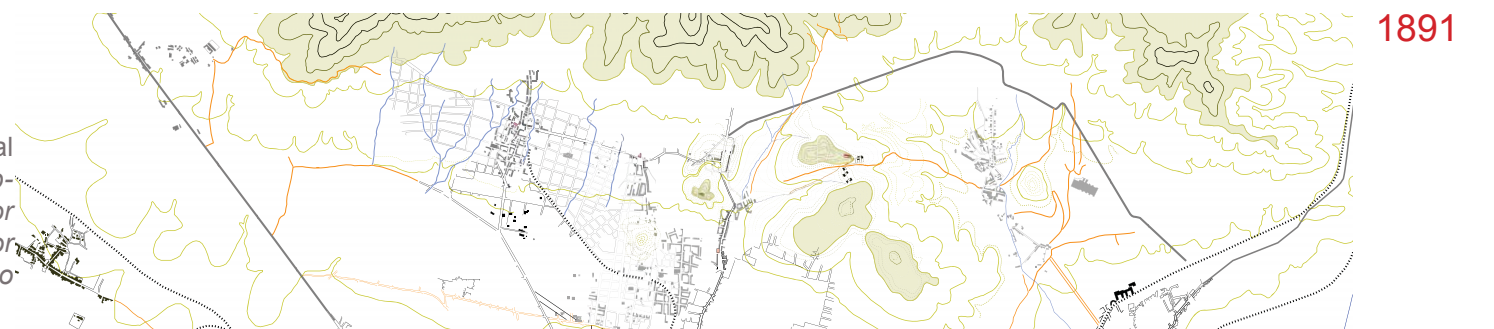


Fig. 65. Dibuix de l'autor en base al Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891 (AHCB-20432)

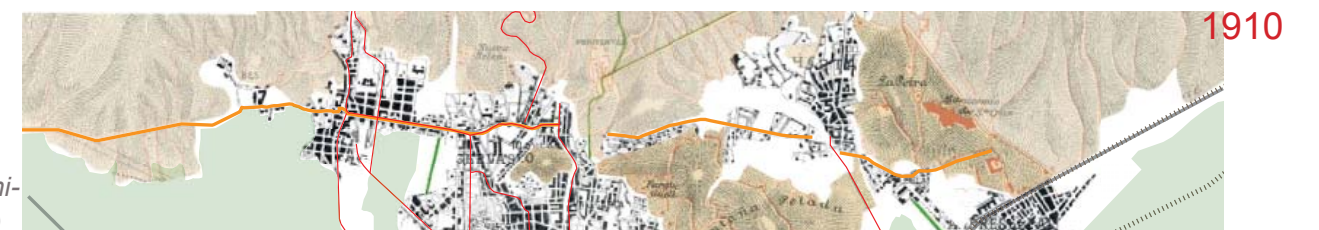


Fig. 66. Dibuix de l'autor en base al plànol del Término municipal de Barcelona en 1910. (AHCB-12847)



Fig. 67. Dibuix de l'autor en base al plànol guia turística amb la xarxa de transport públic a Barcelona 1929

A partir dels anys 40 s'inicia un procés de consolidació del tram de ponent (Sarrià-Sant Gervasi) així com la urbanització de la zona de Pedralbes, s'urbanitza, també, la Diagonal fins la carretera d'Esplugues.

Vallcarca es converteix en el pas cap a Collserola, continuïtat de la carretera de la Rabassada; el sector del Coll de la Creueta augmenta el procés de suburbanització ampliant el creixement cap a Horta, sense encara definir una connexió clara.

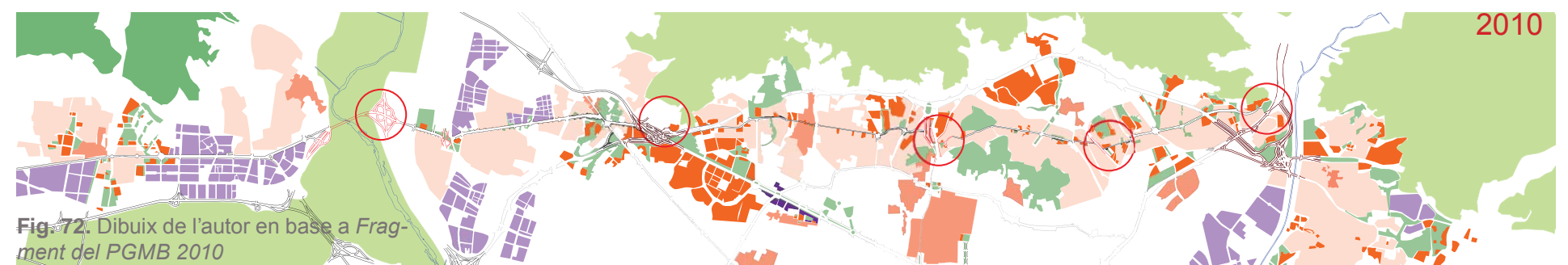
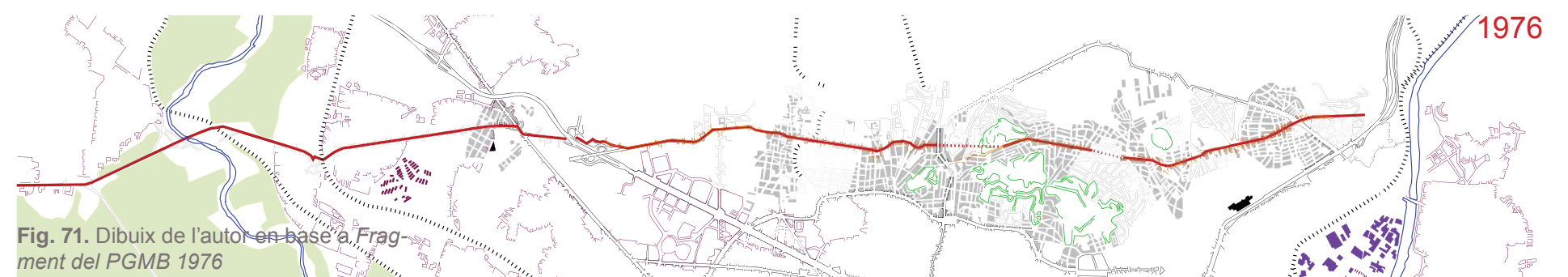
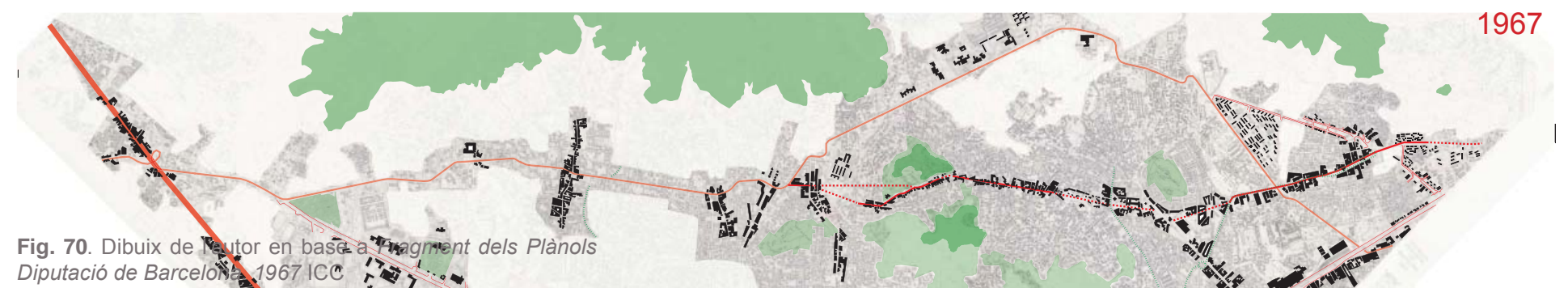
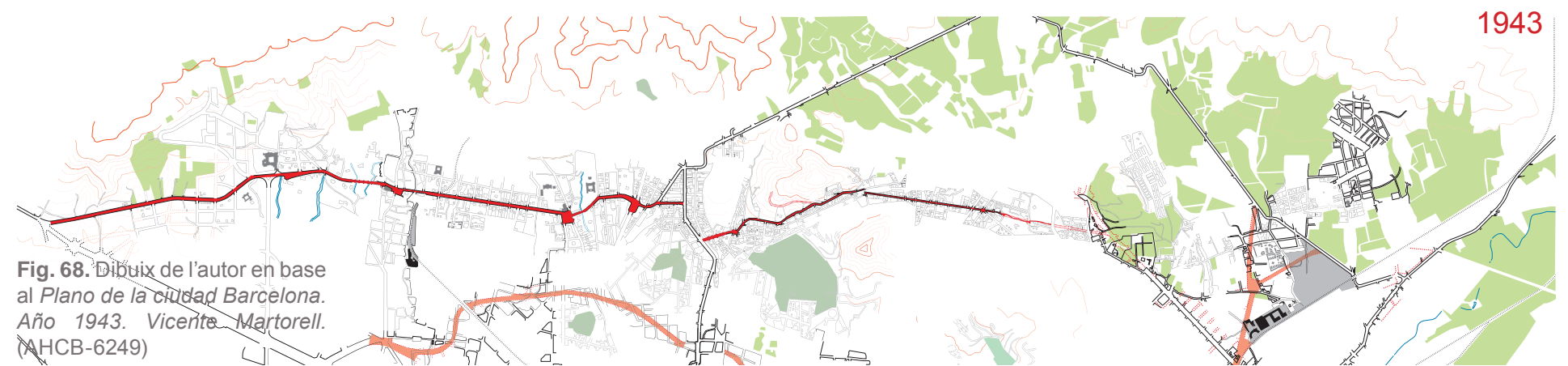
La política municipal prioritza els projectes de cinturons urbans -potenciant el transport privat-, aquests, seran el suport dels futurs polígons d'habitatges què en poc temps densificaran la perifèria sense una planificació clara a nivell d'estructura de ciutat.

El creixement (augment de la immigració) dels barris perifèrics produeix, de forma "aleatòria" la connexió entre diferents nuclis. En el tram de llevant, als anys 60, s'ha produït una certa continuïtat entre els diferents teixits urbans. Tot i això la carretera d'Esplugues manté, en aquest sector, el caràcter de carretera provincial essent el suport de diferents equipaments a nivell de ciutat, fent alhora la funció de segon cinturó.

Als anys 70, les vies suburbanes i les noves vies ràpides donen suport als polígons d'habitatges, al voltant d'aquesta via (al Llobregat, Esplugues, Cornellà,... i al Besòs, Turó de la Peira, Trinitat Nova...), malgrat això, no es planteja la connexió entre els dos trams. Més aviat es produeix un procés de fragmentació, per Vallcarca i per la Diagonal, que ara, com a continuïtat de l'AP7 i accés a la ciutat des de ponent, produeix un trencament en la continuïtat de la via entre Pedralbes i Esplugues.

En aquests moments, el traçat de la carretera d'Esplugues (en el sector de llevant) es considera com el possible traçat de les futures rondes.

El tram de la Diagonal fins a Sant Gervasi es manté similar als anys anteriors amb major densificació del trànsit de vehicle privat, el tram de llevant (alternativa a la carretera d'Esplugues) es manté similar als anys anteriors amb major densificació.



A partir dels anys 80 amb la política municipal de descentralització i monumentalització dels barris, aquests sectors (com altres de la ciutat) van augmentar la seva qualitat urbanística amb la construcció d'equipaments i la millora urbana.

La construcció de la Ronda de Dalt, als anys 90, i la millora urbanística del sector dona la possibilitat de plantejar la revisió del traçat de la carretera d'Esplugues, què ara, mantenint el traçat del sector de ponent (entre Diagonal i Vallcarca, històricament de caràcter urbà) i definint un nou traçat a llevant (entre les diverses trames urbanes entre Vallcarca i Trinitat Nova) es pot aconseguir, si més no, en el municipi de Barcelona, una via urbana travessera, què a més de ser un element estructurador i vertebrador d'aquest sector, amb la continuïtat cap a ponent, fins al Garraf i de llevant, fins al maresme, definir l'eix travesser a escala metropolitana.

Un eix travesser que amb els canvis que s'han produït des de les propostes de Rubió i Tudurí i el GATCPAC, amb la construcció de les vies ràpides a la conca del Llobregat i les Rondes, que han diversificant el transit i la comunicació, és possible definir aquesta via amb caràcter urbà.

5_Conclusions

El treball pretenia fer evident la importància de les travesseres com element abstracte, que en qualsevol estructura, té la funció de connectar dos punts de la mateixa i alhora formar un sistema coherent i complementari amb altres sistemes d'una mateixa estructura, aplicant aquesta idea al estudi de l'estructura urbana de la ciutat de Barcelona, centrant el mateix en tres vies travesseres de la ciutat.

En aquest sentit hem pogut comprovar que aquesta idea ha estat de forma implícita i explícita, en l'estructura urbana de Barcelona. Tanmateix, com esmentàvem al principi, no es tracta tant de comprovar la existència d'una estructura formal rígida que doni sentit i significació a la mateixa, sinó de fer una lectura que es pot sobreposar i complementar a altres possibles.

Amb tot, hem pogut veure que aquesta idea d'element travesser ha estat present, tant en les realitzacions (capes materials) com en les propostes teòriques (capes immaterials) tanmateix, ha estat subjacent a diferents escales, des de l'escala urbana a la metropolitana o a la territorial

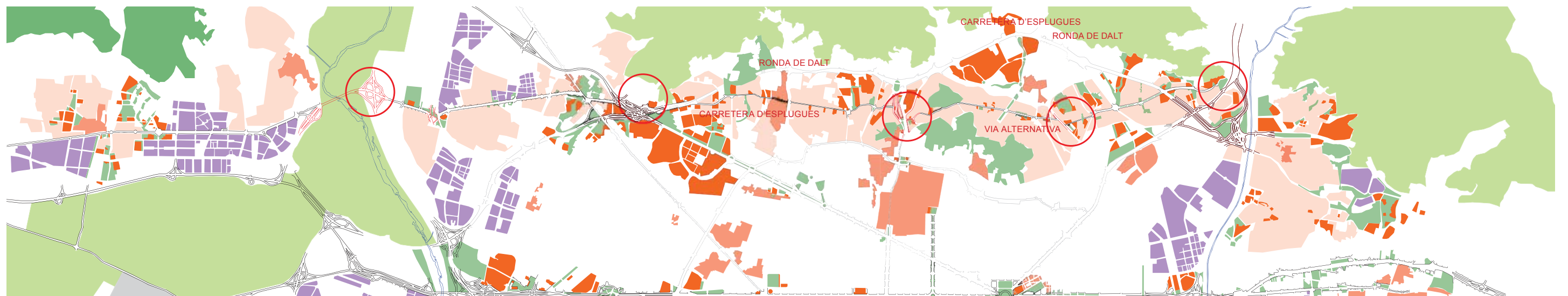
Aquest fet el podem comprovar amb les il·lustracions d'aquesta pàgina (figures 71 i 72 de la pàgina 52) que representen el final del procés de la tercera via, que pensada des de l'àmbit provincial, ha esdevingut, amb certes modificacions tipològiques i de traçat, carretera, passeig, cinturó... tot establint una relació travessera en els diferents nivells, des de l'urbà al territorial.

Per aquest motiu, més que conclusió, aquest treball pretén, ser una proposta per aquesta tercera via, per tal de transformar-la, de manera inversa a com ho ha fet el disseny de la Ronda de Dalt, que acceptant part del traçat (el de llevant) i modificant el de

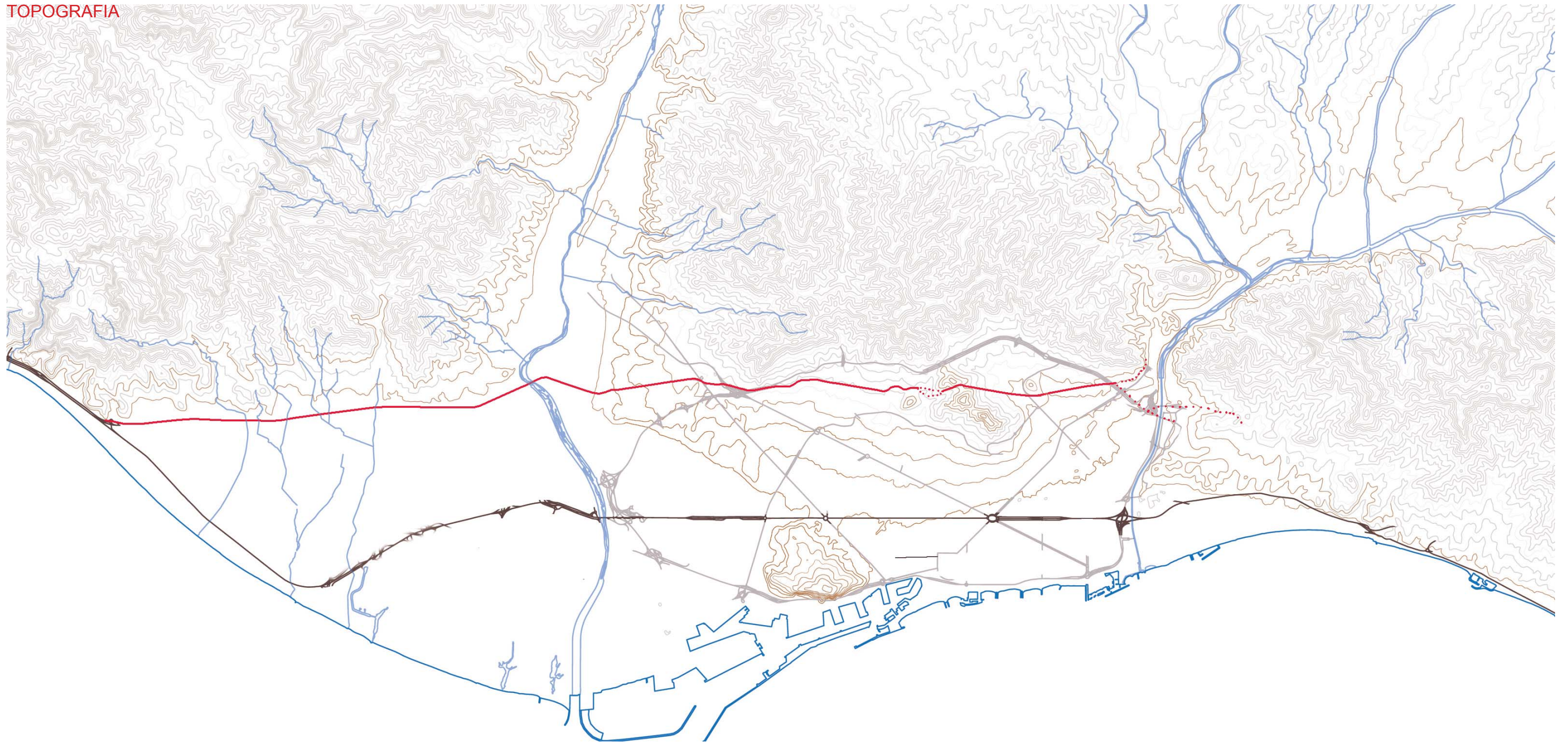
ponent, va definir aquesta via ràpida a l'interior urbà.

La proposta del treball consisteix en cercar en el tram de llevant (Vallcarca-Trinitat Nova) un traçat que unint-lo al de ponent (Pedralbes-Vallcarca) pugui definir una via travessera de caràcter urbà, que faciliti la connexió entre els barris perifèrics i incorpori a escala metropolitana una via travessera de caràcter urbà, des de més enllà del Llobregat fins passat el Besòs. Amb la idea d'aprofitar les trames urbanes existents, amb un procés que reconegui les qualitats urbanes, actuant només en els punts en que amb intervencions poc agressives permetin la definició de la mateixa.

A les següents pàgines s'intenta explicar, gràficament, la proposta, atenent a les condicions materials i d'estructura urbana.

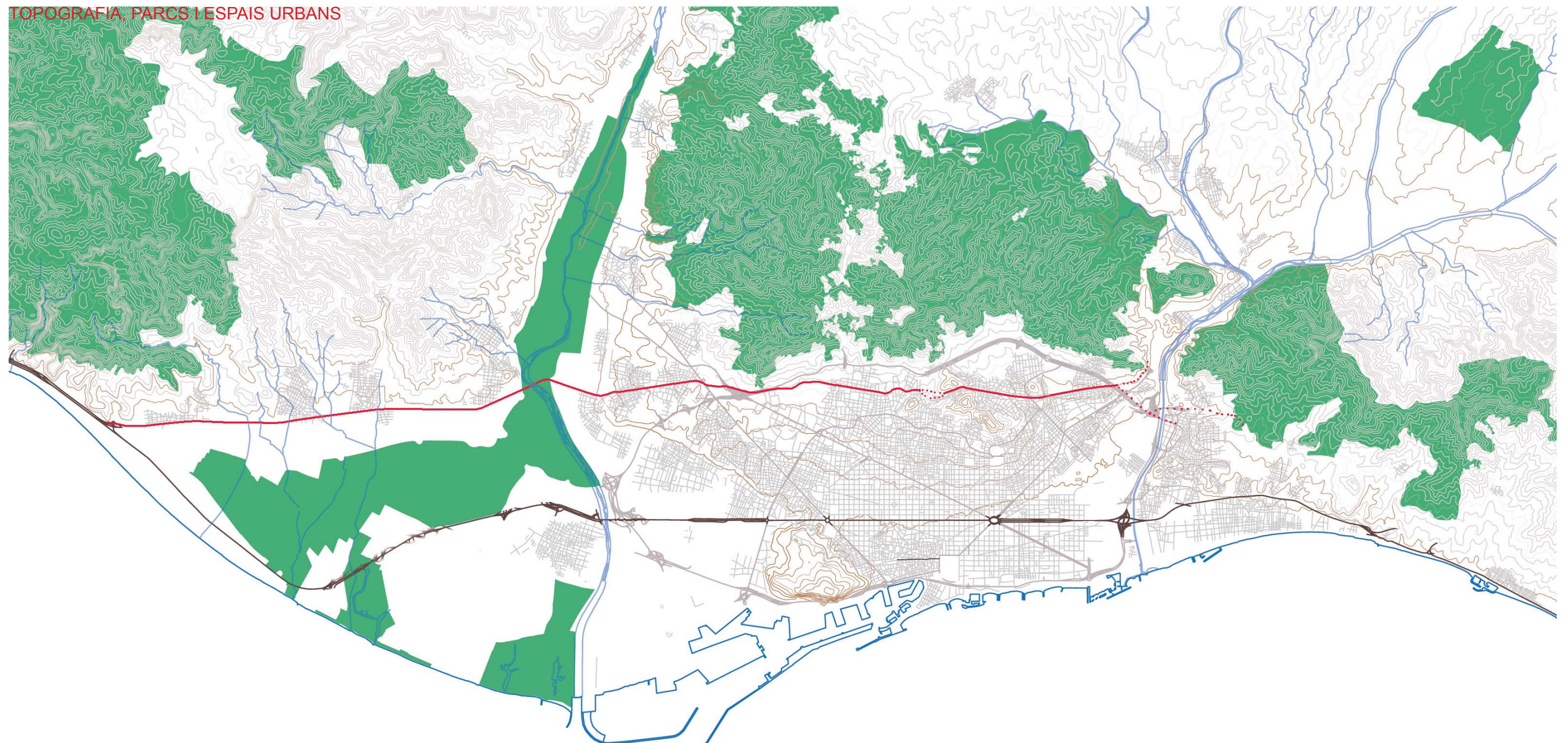


TOPOGRAFIA



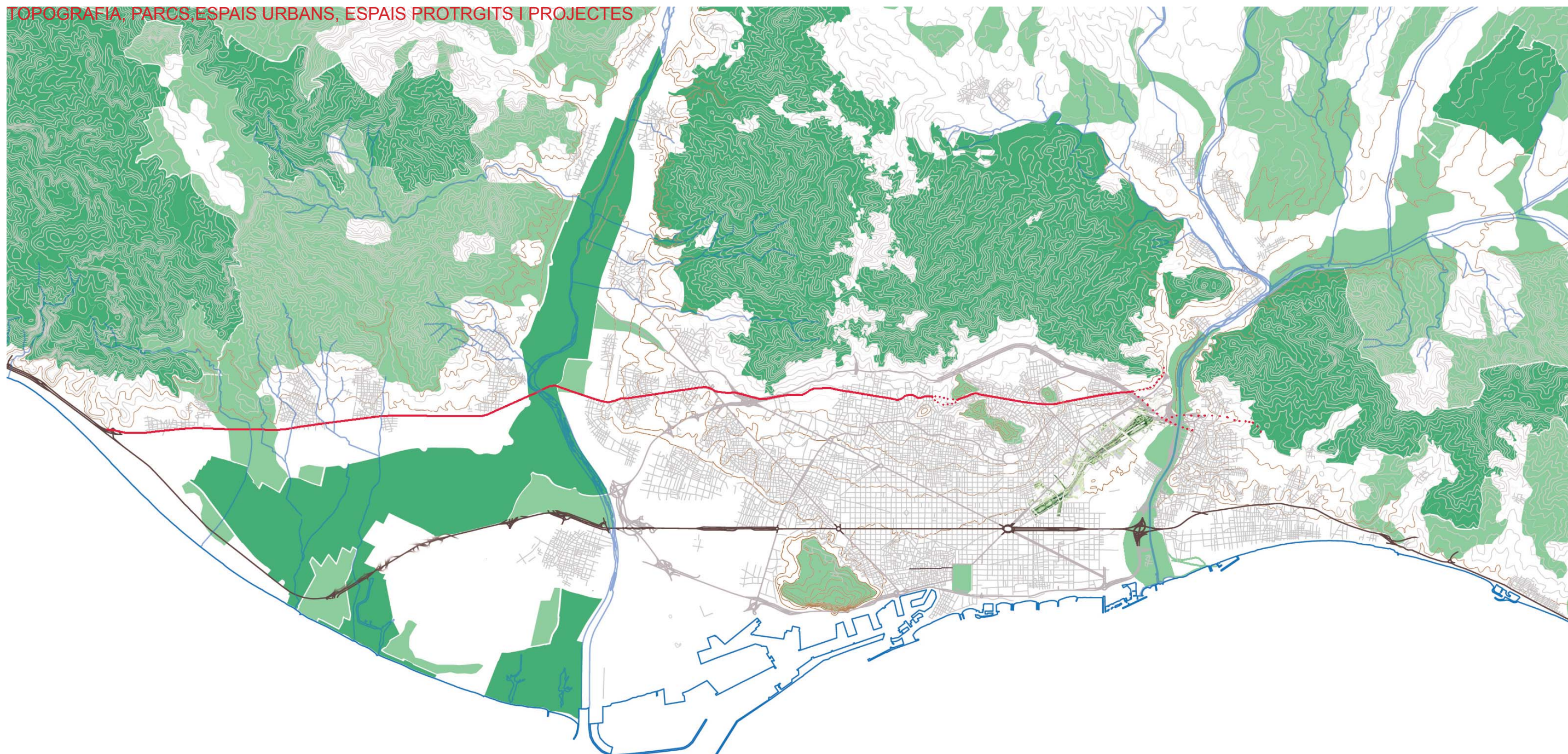
En color vermell, el traçat proposat, seguint el traçat de la carretera provincial fins a Vallcarca, modificant el traçat des de Vallcarca fins a Trinitat Nova.

Les vies ràpides al Baix Llobregat i les Rondes han absorbit el trànsit ràpid, la via comarcal pot adquirir caràcter urbà amb un disseny menys dur i més ajustat a una via urbana.

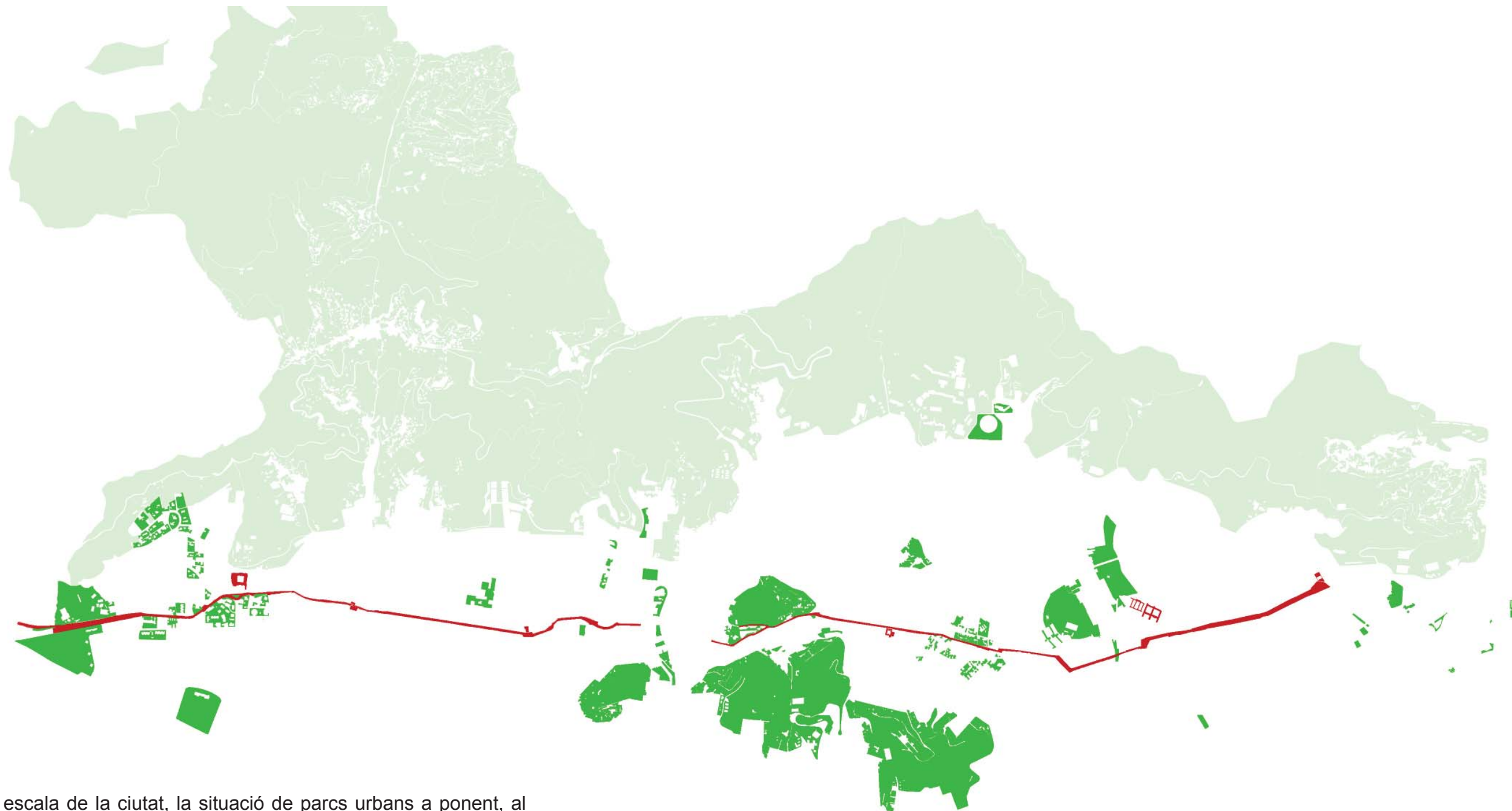


Els parcs a escala metropolitana, situats a llevant, a ponent i al nord donen sentit a la proposta de la via, com element de connexió metropolitana amb caràcter urbà entre aquests espais.

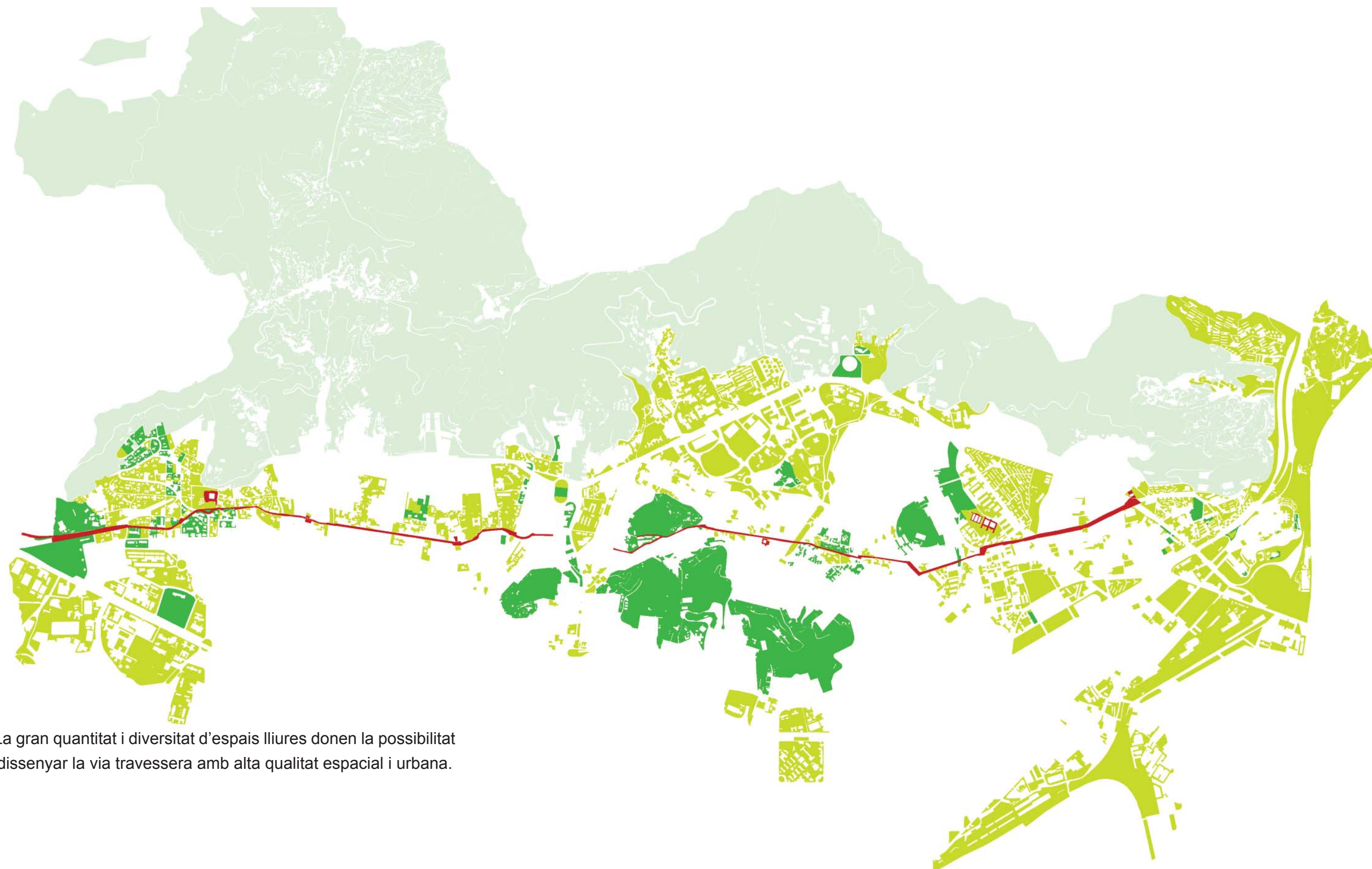
TOPOGRAFIA, PARCS, ESPAIS URBANS, ESPAIS PROTRGITS I PROJECTES



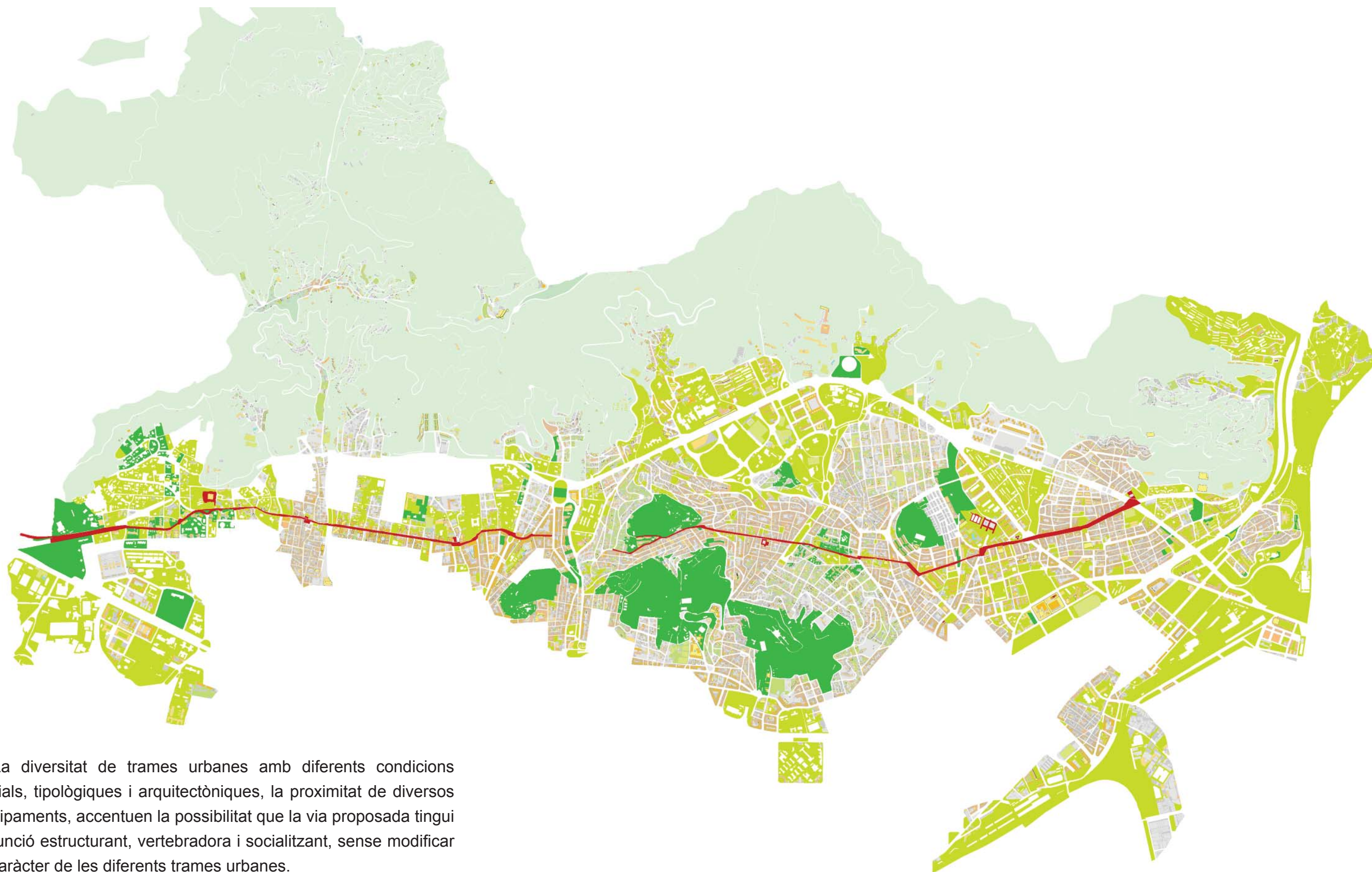
El sistema d'espais protegits i les propostes de projectes urbans a llevant (recuperació de la conca del Besòs, el parc de la Sagrera), al nord (les portes de Collserola), estan en la mateixa línia de potenciar la proposta de la via com element travesser i estructurador a nivell metropolità.



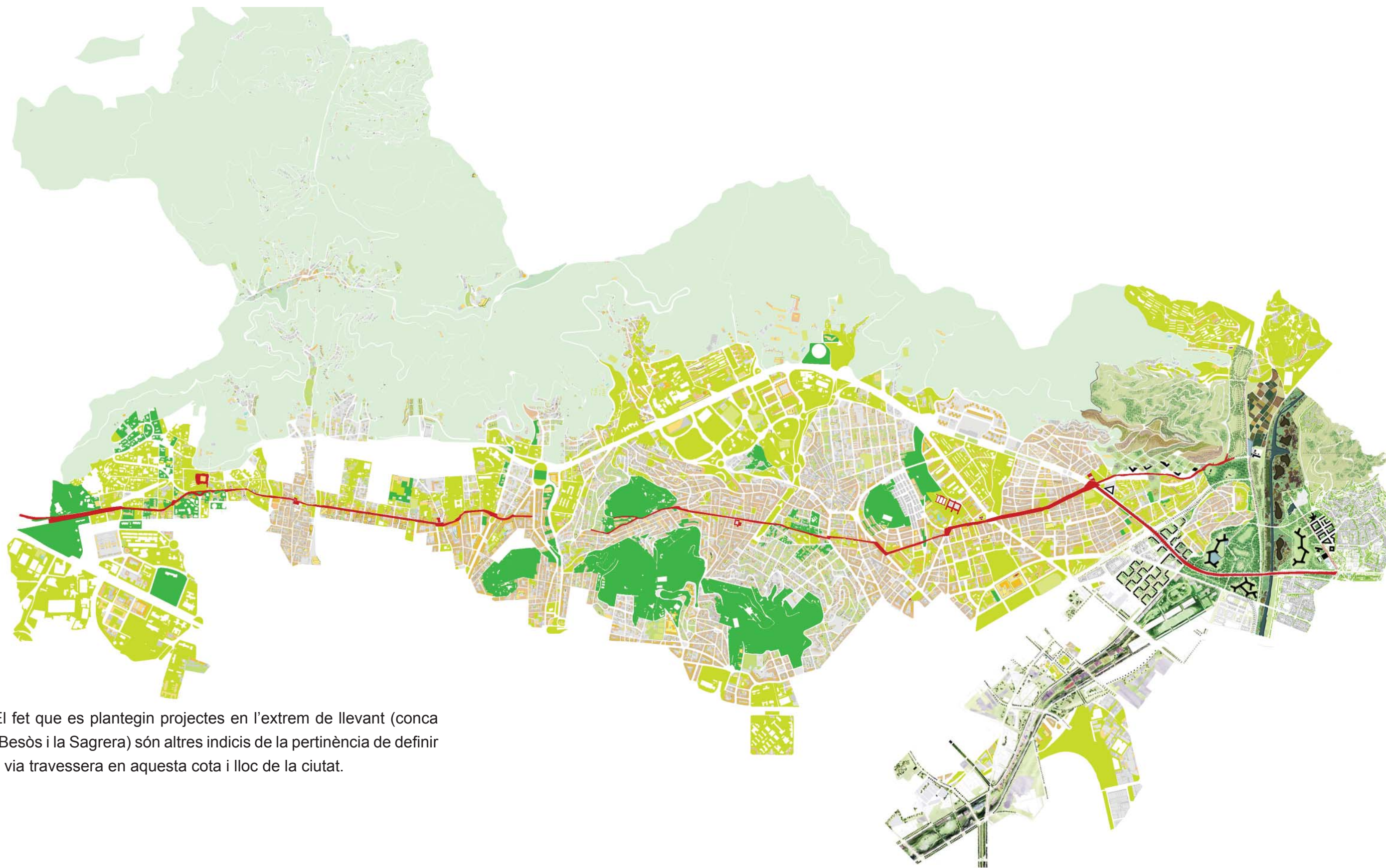
A escala de la ciutat, la situació de parcs urbans a ponent, al centre i els petits parcs de llevant donen la possibilitat de connexions successives entre el mateixos, reforçant la idea de la construcció de la via travessera per successives petites travesseres.



La gran quantitat i diversitat d'espais lliures donen la possibilitat de dissenyar la via travessera amb alta qualitat espacial i urbana.



La diversitat de trames urbanes amb diferents condicions socials, tipològiques i arquitectòniques, la proximitat de diversos equipaments, accentuen la possibilitat que la via proposada tingui la funció estructurant, vertebradora i socialitzant, sense modificar el caràcter de les diferents trames urbanes.



El fet que es plantegin projectes en l'extrem de llevant (conca del Besòs i la Sagrera) són altres indicis de la pertinència de definir una via travessera en aquesta cota i lloc de la ciutat.

LA GRAN VIA NORD SECCIONS ACTUALS

SECCIONS SECTOR PONENT



PEDRALBES



DE PEDRALBES A SARRIÀ



SARRIÀ



BONANOVA

Seccions actuals de la via a ponent i llevant de Vallcarca, on es pot veure el caràcter urbà de la via i la possibilitat, que amb el disseny acurat de les mateixes es pot arribar a definir una via travessera de certa qualitat.

SECCIONS SECTOR LLEVANT



DEL COLL DE LA CREUETA A HORTA



HORTA

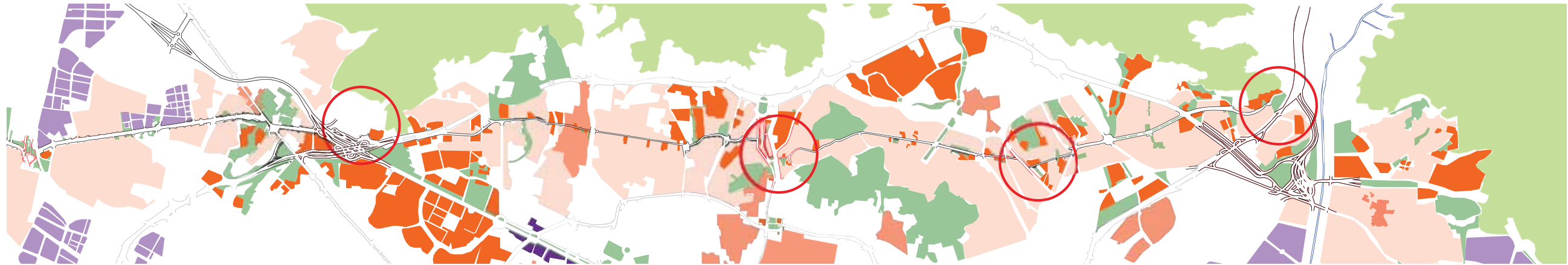


DE HORTA CAP A LA PEIRA



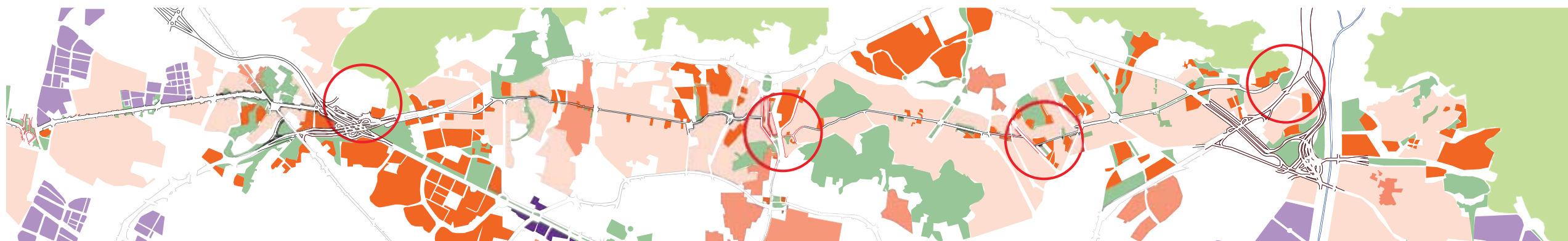
LA PEIRA

Vallcarca, el punt conflictiu per la continuïtat de la via. Històricament (per la topografia) aquest lloc ha estat el pas de la ciutat cap a Sant Cugat a través de Collserola, la carretera provincial havia cercat la continuïtat de la cota vorejant Vallcarca.



Per la proposta de la tercera via la continuïtat en aquest punt és fonamental.

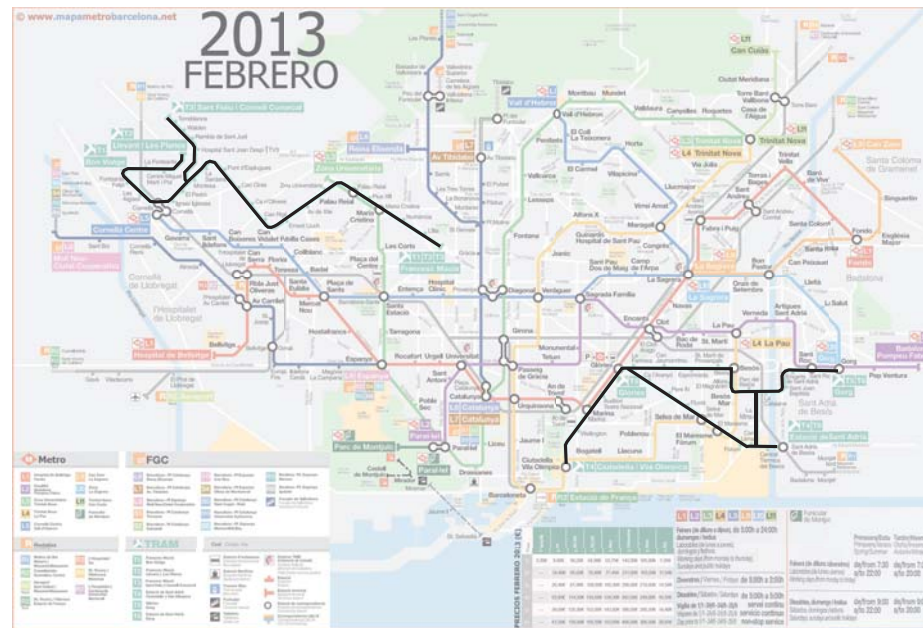
La proposta que la via coincideixi amb una línia de tramvia dona la possibilitat de tractar aquest lloc com un punt de referència de la via, com ho és la plaça de Sant Jaume o la plaça central del projecte d'Eixample.



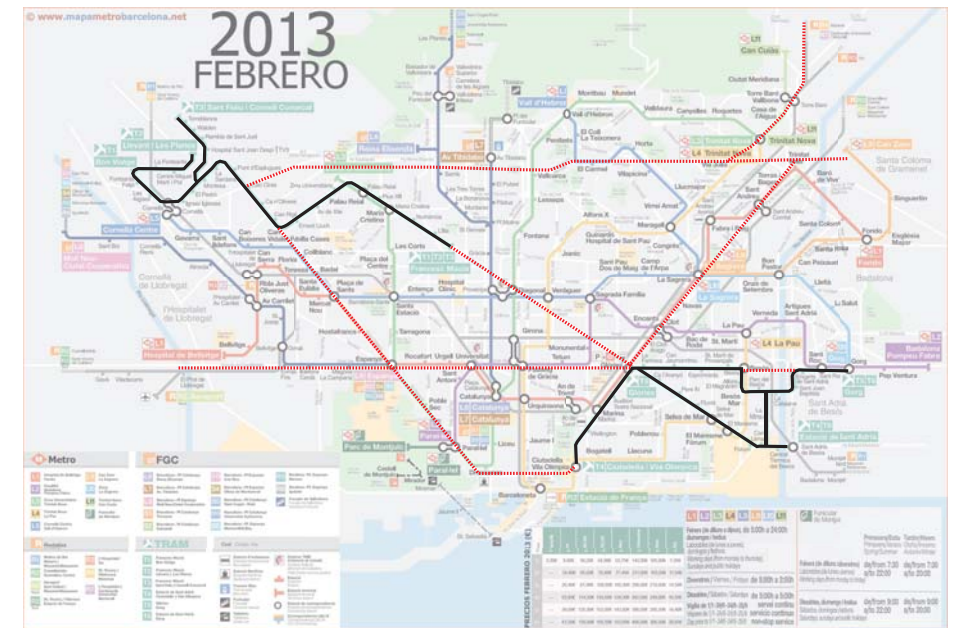
XARXA FERROVIÀRIA INTEGRADA



LÍNIES DE TRAM ACTUALS



LÍNIES DE TRAM PROPOSADES



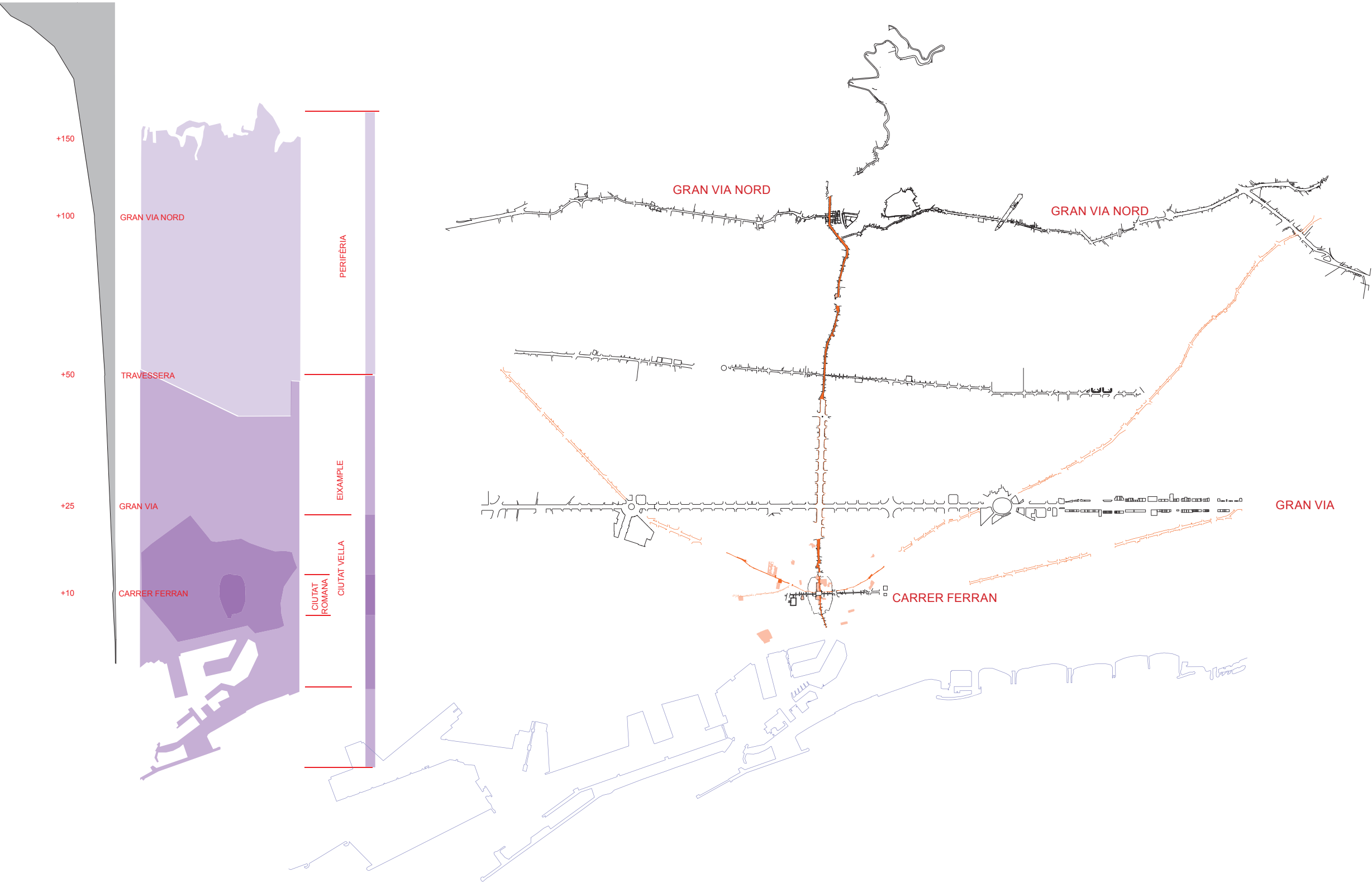
L'estructura de la xarxa actual manté les característiques del sistema radiocèntric, mantenint la dinàmica centre-perifèria

El tramvia és un tipus de transport urbà que es pot ajustar amb certa facilitat a traçats urbans sense necessitar grans infraestructures. Aquest transport urbà, té els avantatges del metro i les de l'autobús.¹

La recent recuperació del tramvia va en la línia de revaloritzar les qualitats d'aquest transport. La implantació sectorial no ajuda a que sigui un element que faciliti la integració en el sistema urbà ni que pugui participar en la definició i clarificació de l'estructura urbana i la comunicació.

Aprofitant els trams de la xarxa construïts i complementant-los per definir una xarxa que amb la definició de, relativament pocs trams, s'identifiqui amb els sistemes radial i travesser. De manera que amb la combinació de tots dos sistemes es pugui aconseguir més diversitat de connexions i per tant d'ús i de connectivitat. Al mateix temps clarifiqui l'estructura urbana de la ciutat.

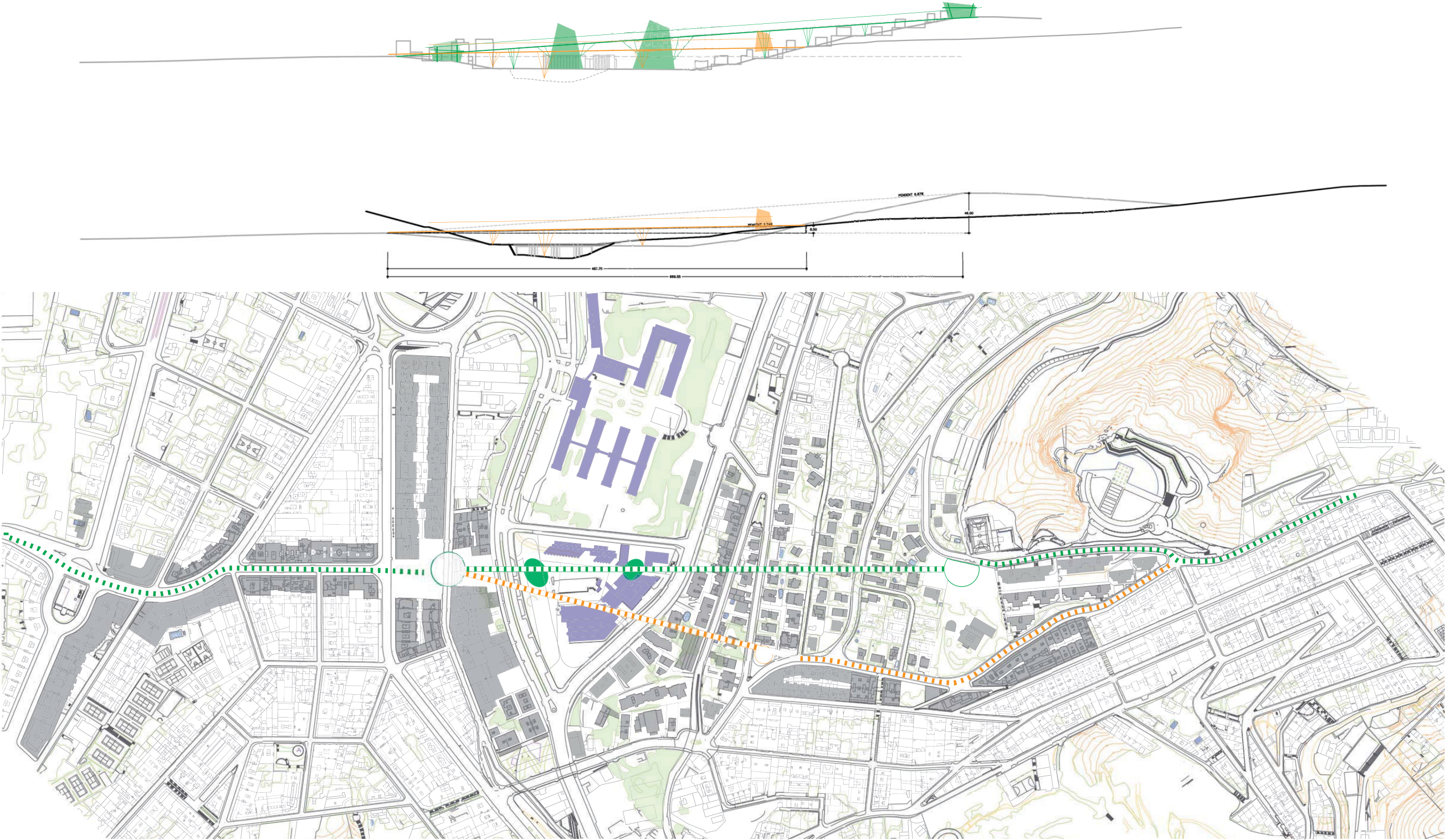
¹ Gran capacitat de transport de passatgers, millor eficiència ecològica i menys contaminant que els autobusos.





PROPOSTA PER VALLCARCA





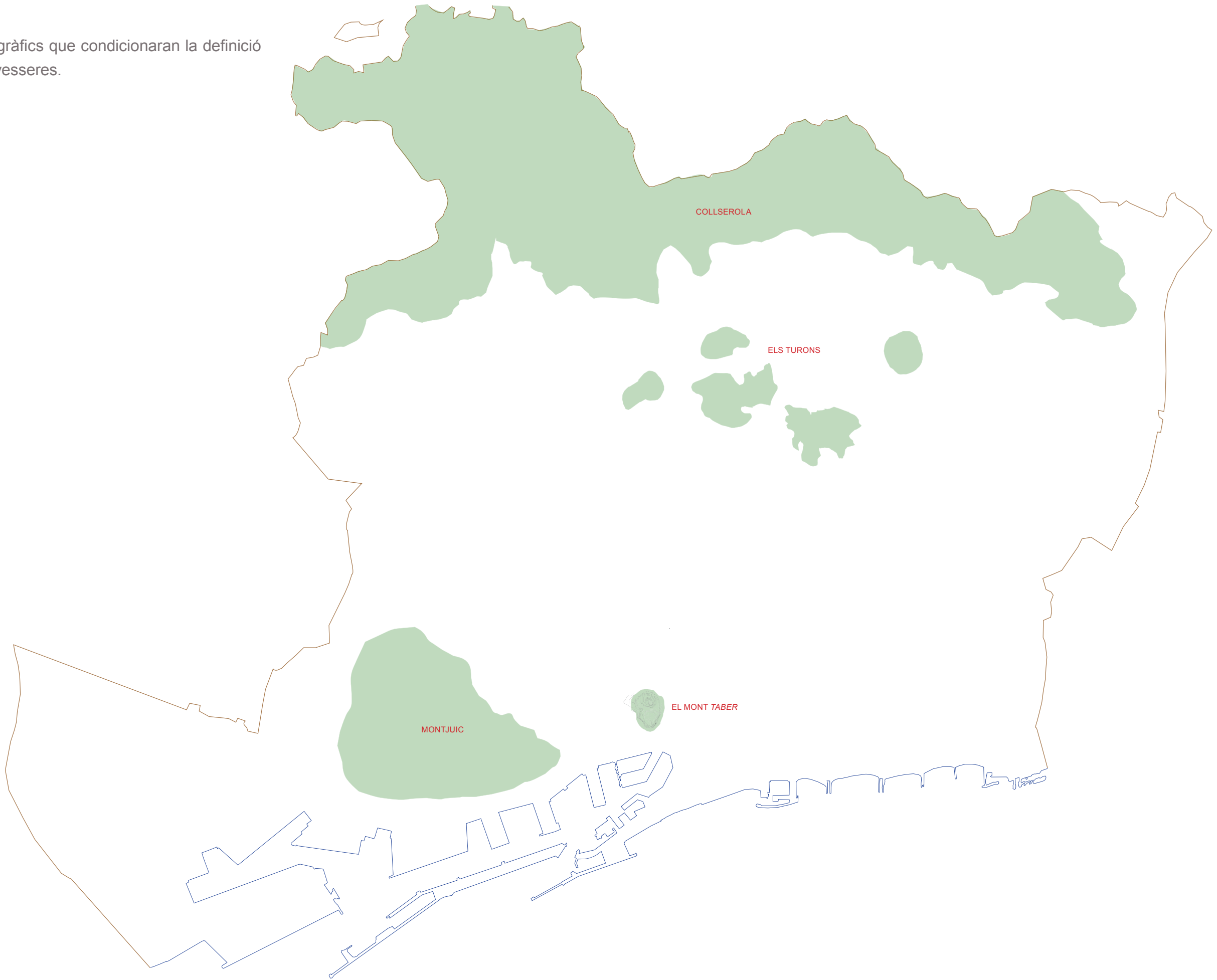
6_Seqüència gràfica

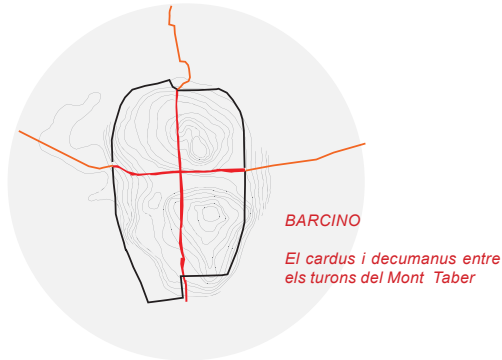
Per últim, amb la voluntat de sintetitzar, a les següents pàgines fem una seqüència gràfica del treball. Tant per evidenciar la claredat dels elements travessers de l'estructura urbana, com la complexitat de la mateixa, en la que els diferents sistemes (el travesser i el radial) s'han anat definint i complementant.

Les il·lustracions següents han estat pensades com ideogrames, en el sentit que es fa més èmfasi en les idees que en la representació objectiva. Totes les il·lustracions tenen com a base el parcel·lari actual del municipi de Barcelona, què és el que les unifica en relació a l'àmbit de la representació territorial. S'han representat només els elements que tenen a veure amb la idea expressada independentment del moment històric en el que tenien rellevància.

EL TERRITORI

Accidents geogràfics que condicionaran la definició de les vies travesseres.

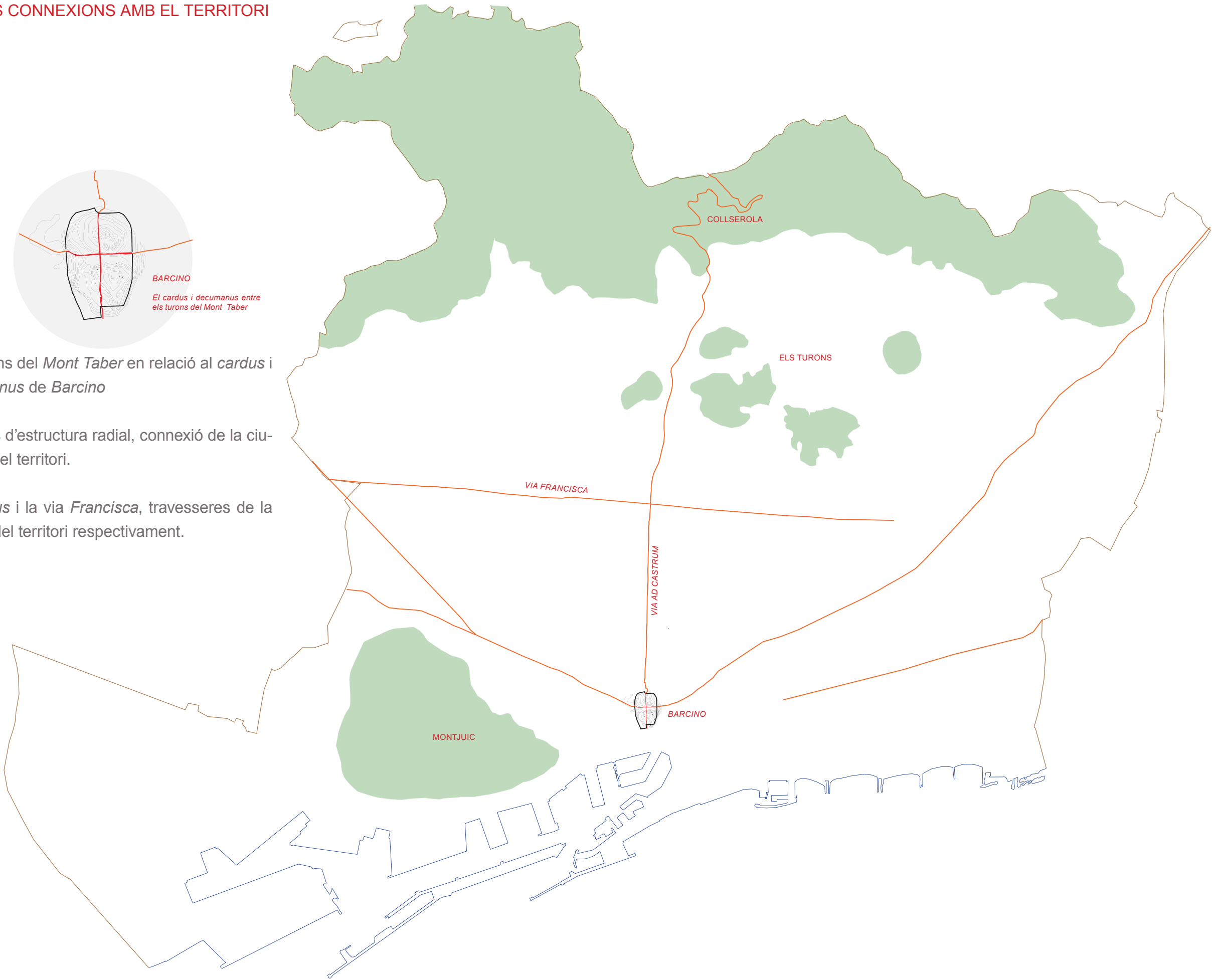




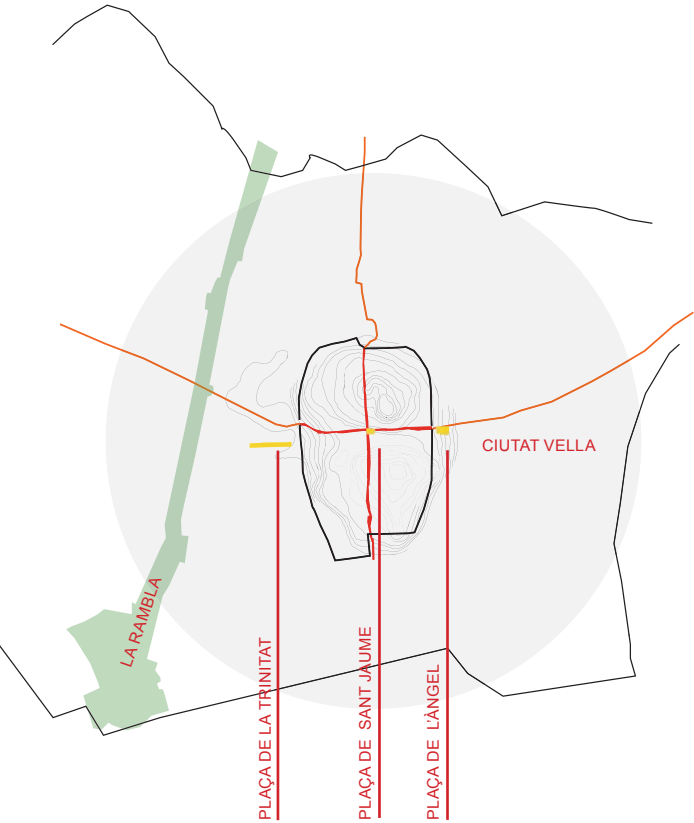
Els turons del *Mont Taber* en relació al *cardus* i *decumanus* de *Barcino*

Les vies d'estructura radial, connexió de la ciutat amb el territori.

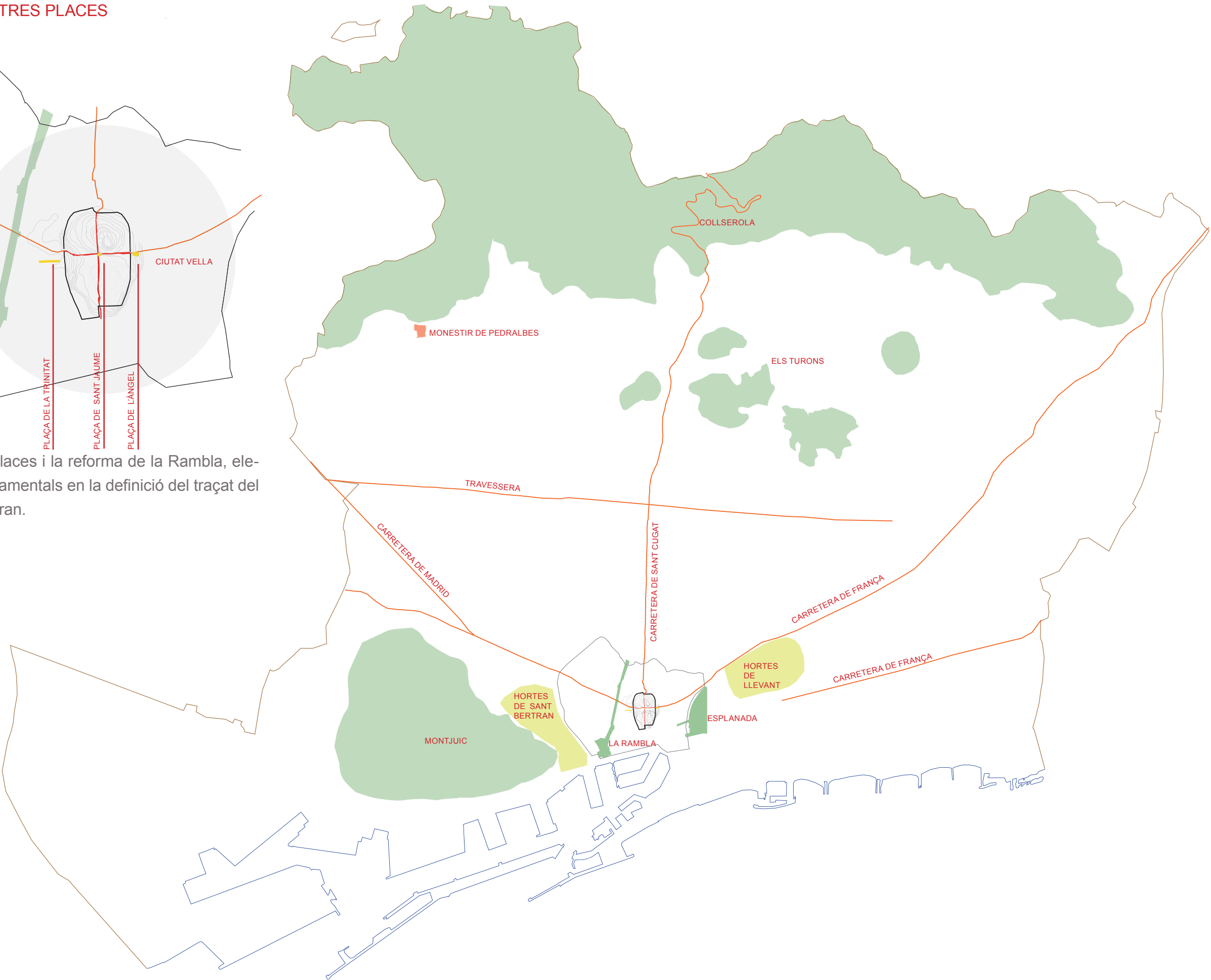
El *cardus* i la via *Francisca*, travesseres de la ciutat i del territori respectivament.



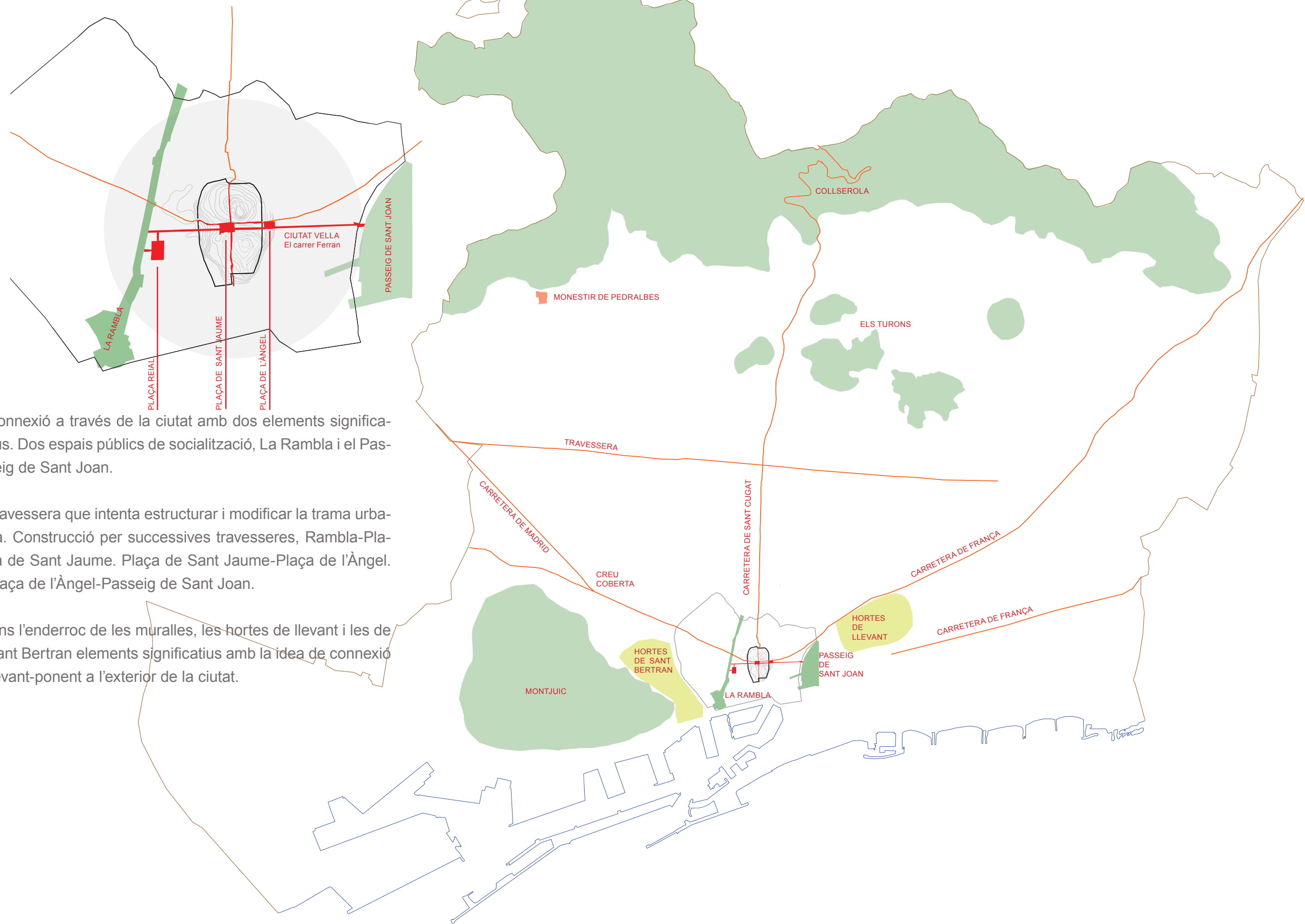
CIUTAT VELLA I LES TRES PLACES



Les tres places i la reforma de la Rambla, elements fonamentals en la definició del traçat del carrer Ferran.



EL CARRER FERRAN



Connexió a través de la ciutat amb dos elements significatius. Dos espais públics de socialització, La Rambla i el Passeig de Sant Joan.

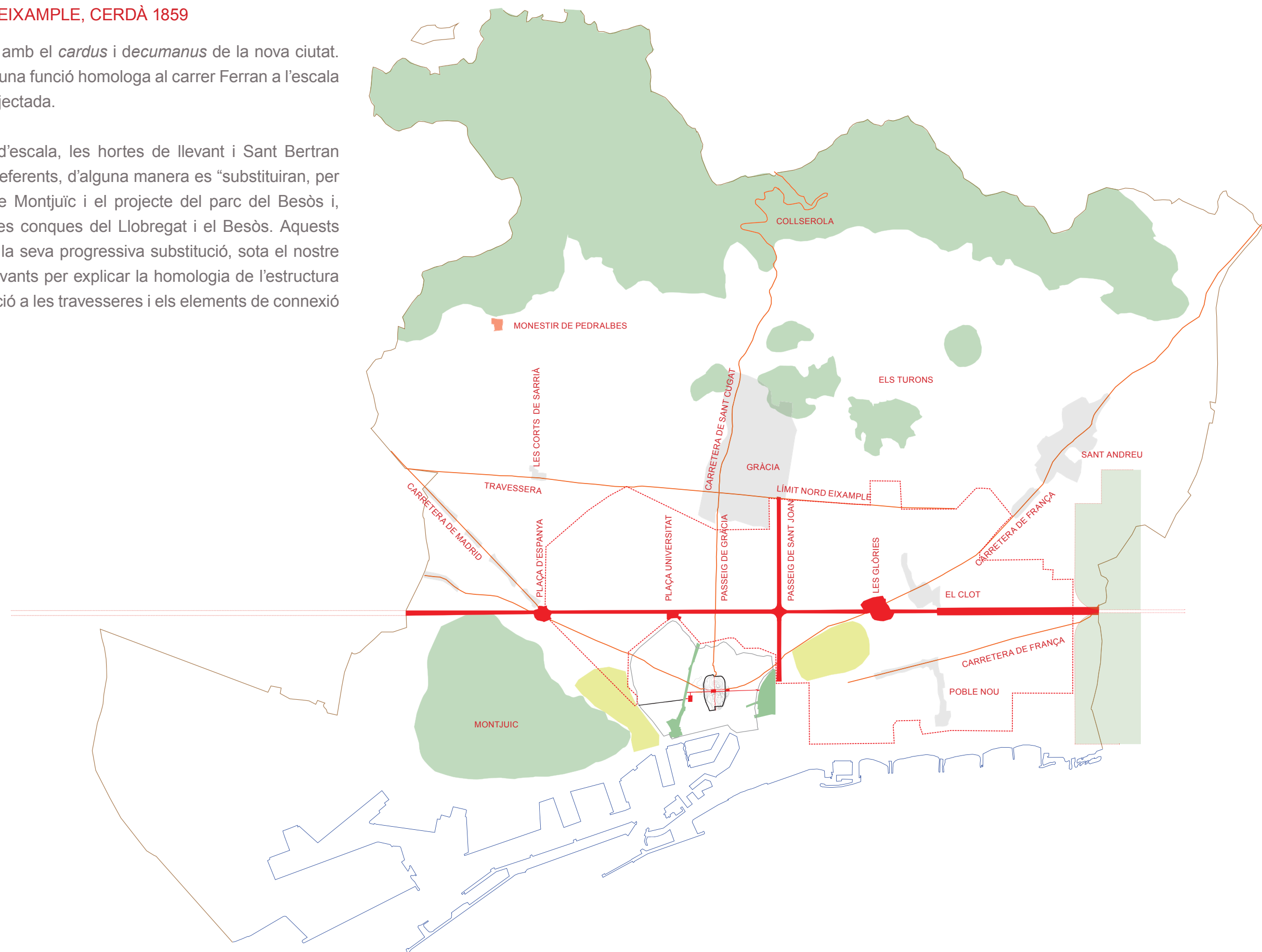
Travessera que intenta estructurar i modificar la trama urbana. Construcció per successives travesseres, Rambla-Plaça de Sant Jaume. Plaça de Sant Jaume-Plaça de l'Àngel. Plaça de l'Àngel-Passeig de Sant Joan.

Fins l'enderroc de les muralles, les hortes de llevant i les de Sant Bertran elements significatius amb la idea de connexió llevant-ponent a l'exterior de la ciutat.

PROJECTE D'EIXAMPLE, CERDÀ 1859

Canvi d'escala amb el *cardus* i *decumanus* de la nova ciutat. La Gran Via té una funció homologa al carrer Ferran a l'escala de la ciutat projectada.

Amb el canvi d'escala, les hortes de llevant i Sant Bertran deixen de ser referents, d'alguna manera es “substituiran, per la muntanya de Montjuïc i el projecte del parc del Besòs i, més tard per les conques del Llobregat i el Besòs. Aquests dos referents i la seva progressiva substitució, sota el nostre parer, són rellevants per explicar la homologia de l'estructura urbana en relació a les travesseres i els elements de connexió llevant-ponent.



LA CONSTRUCCIÓ DE L'EIXAMPLE

REPLANTEIG DE L'EIXAMPLE

Els primers carrers que es replantegen en la construcció de l'Eixample:

- La Gran Via (*Cardus*)
- El passeig de Sant Joan (*Decmanus*)
- El passeig de Gràcia
- La Meridiana
- El Paral·lel

Les dues primeres en base al sistema travesser de l'estructura donant l'origen i la pauta de la trama Cerdà, les altres tres, redefinint i/o ajustant-se al sistema radiocèntric.

CONSTRUCCIÓ

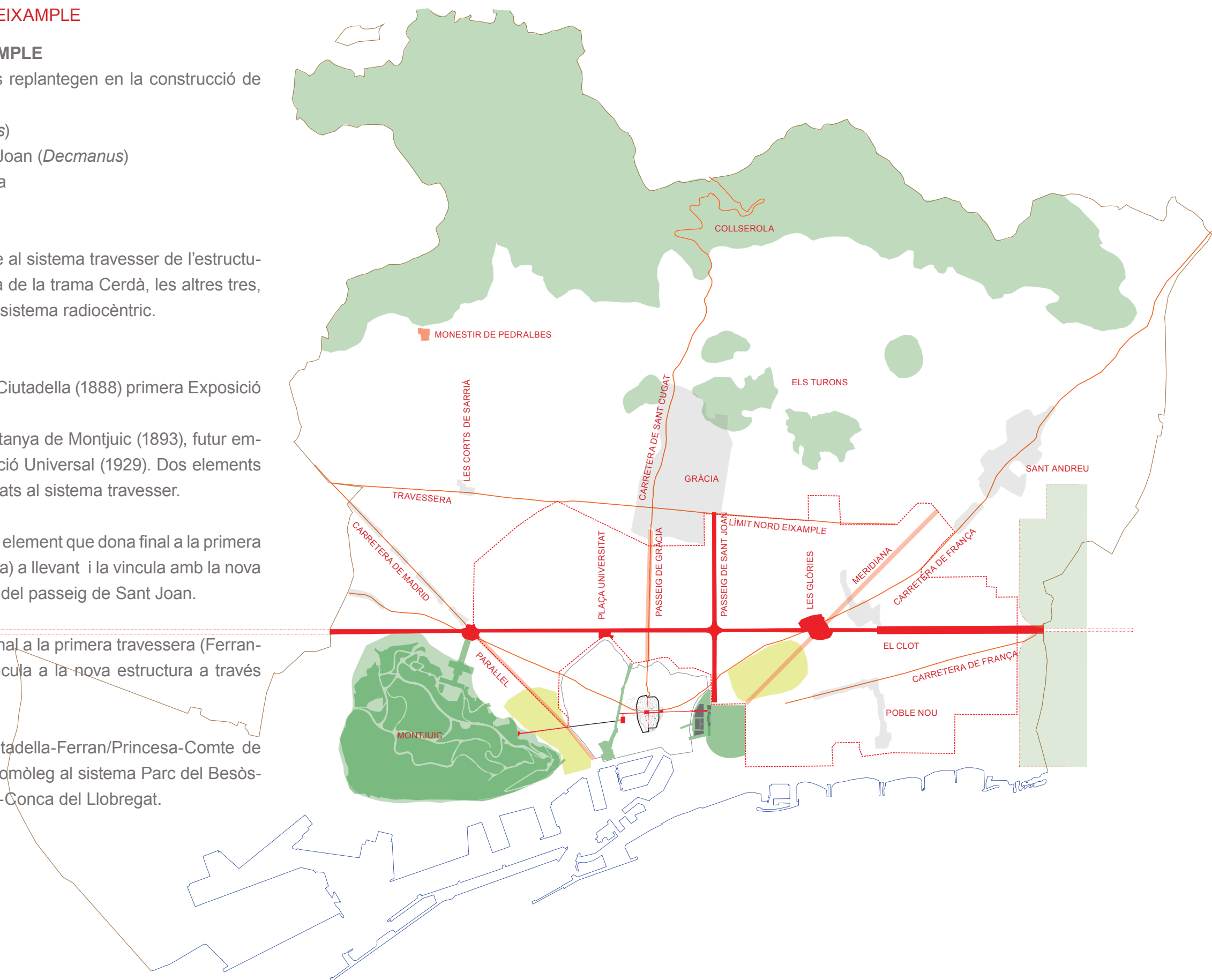
Construcció del parc de la Ciutadella (1888) primera Exposició Universal.

Proposta de parc a la muntanya de Montjuïc (1893), futur emplaçament de la 2^a Exposició Universal (1929). Dos elements urbans significatius i vinculats al sistema travesser.

El parc de la Ciutadella com element que dona final a la primera travessera (Ferran-Princesa) a llevant i la vincula amb la nova estructura urbana a través del passeig de Sant Joan.

El parc de Montjuïc dona final a la primera travessera (Ferran-Princesa) a ponent i la vincula a la nova estructura a través del Paral·lel.

El sistema Parc de la Ciutadella-Ferran/Princesa-Comte de l'Asalto-Parc de Montjuïc homòleg al sistema Parc del Besòs-Gran Via-Parc de Montjuïc-Conca del Llobregat.



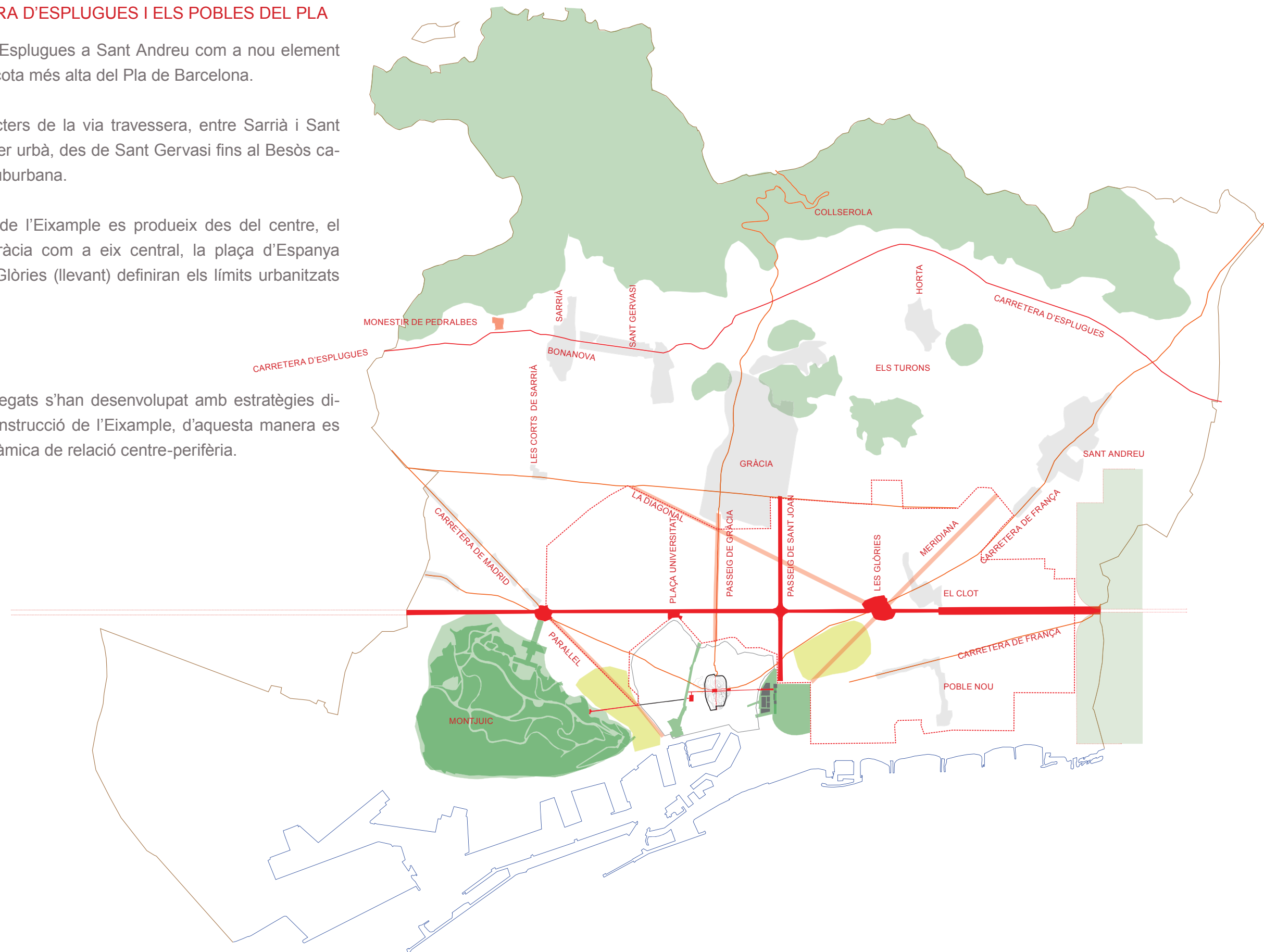
LA CARRETERA D'ESPLUGUES I ELS POBLES DEL PLA

La carretera d'Esplugues a Sant Andreu com a nou element travessar a la cota més alta del Pla de Barcelona.

Diferents caràcters de la via travessera, entre Sarrià i Sant Gervasi caràcter urbà, des de Sant Gervasi fins al Besòs caràcter de via suburbana.

El creixement de l'Eixample es produeix des del centre, el Passeig de Gràcia com a eix central, la plaça d'Espanya (ponent) i les Glòries (llevant) definiran els límits urbanitzats del mateix.

Els pobles agregats s'han desenvolupat amb estratègies diferents a la construcció de l'Eixample, d'aquesta manera es potència la dinàmica de relació centre-perifèria.



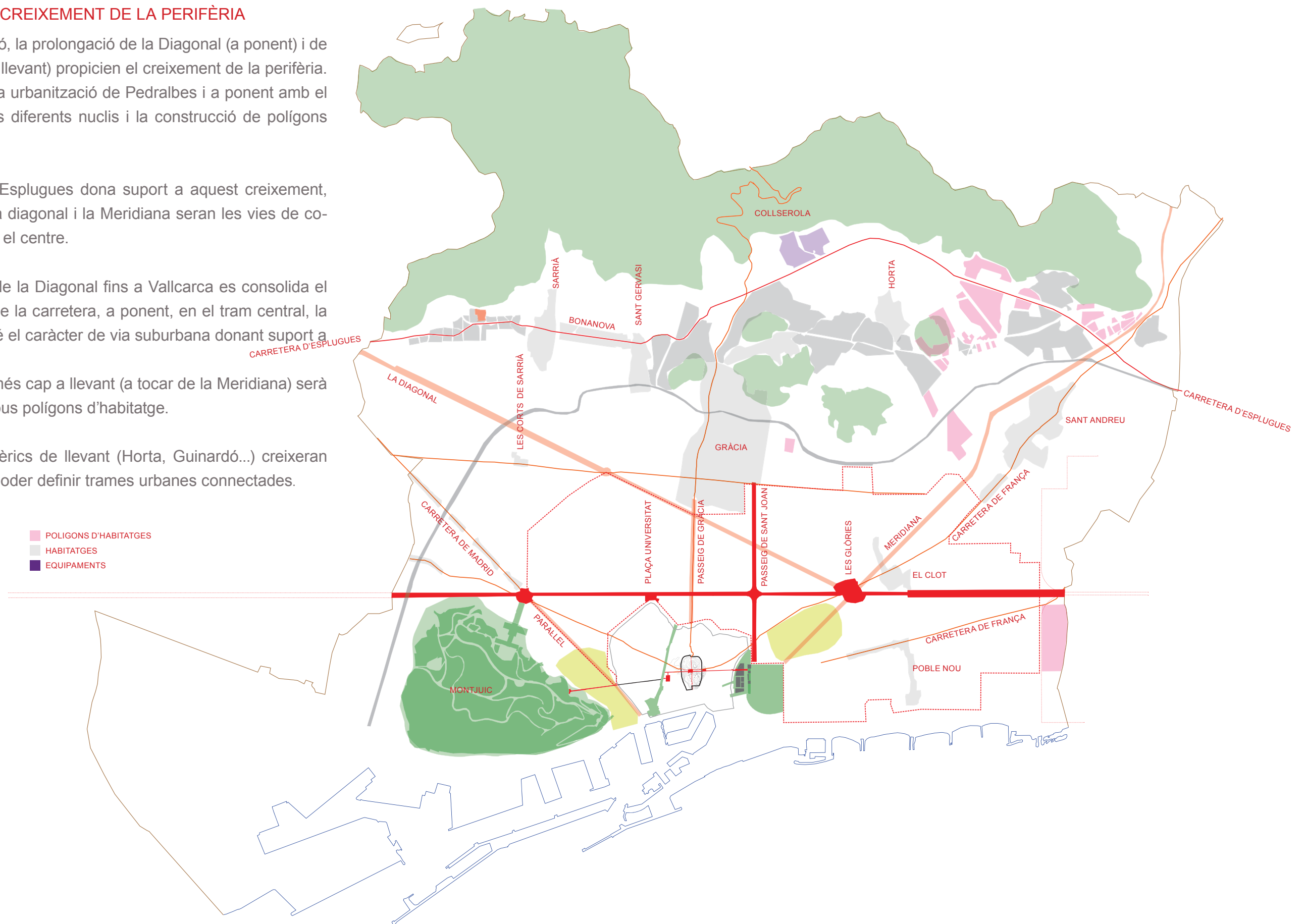
CINTURONS I CREIXEMENT DE LA PERIFÈRIA

El primer cinturó, la prolongació de la Diagonal (a ponent) i de la Meridiana (a llevant) propicien el creixement de la perifèria. A llevant amb la urbanització de Pedralbes i a ponent amb el creixement dels diferents nuclis i la construcció de polígons d'habitatges.

La carretera d'Esplugues dona suport a aquest creixement, que junt amb la diagonal i la Meridiana seran les vies de comunicació amb el centre.

A llevant, des de la Diagonal fins a Vallcarca es consolida el caràcter urbà de la carretera, a ponent, en el tram central, la carretera manté el caràcter de via suburbana donant suport a *CARRETERA D'ESPL* equipaments; més cap a llevant (a tocar de la Meridiana) serà el suport del nous polígons d'habitatge.

Els nuclis perifèrics de llevant (Horta, Guinardó...) creixeran sense encara poder definir trames urbanes connectades.

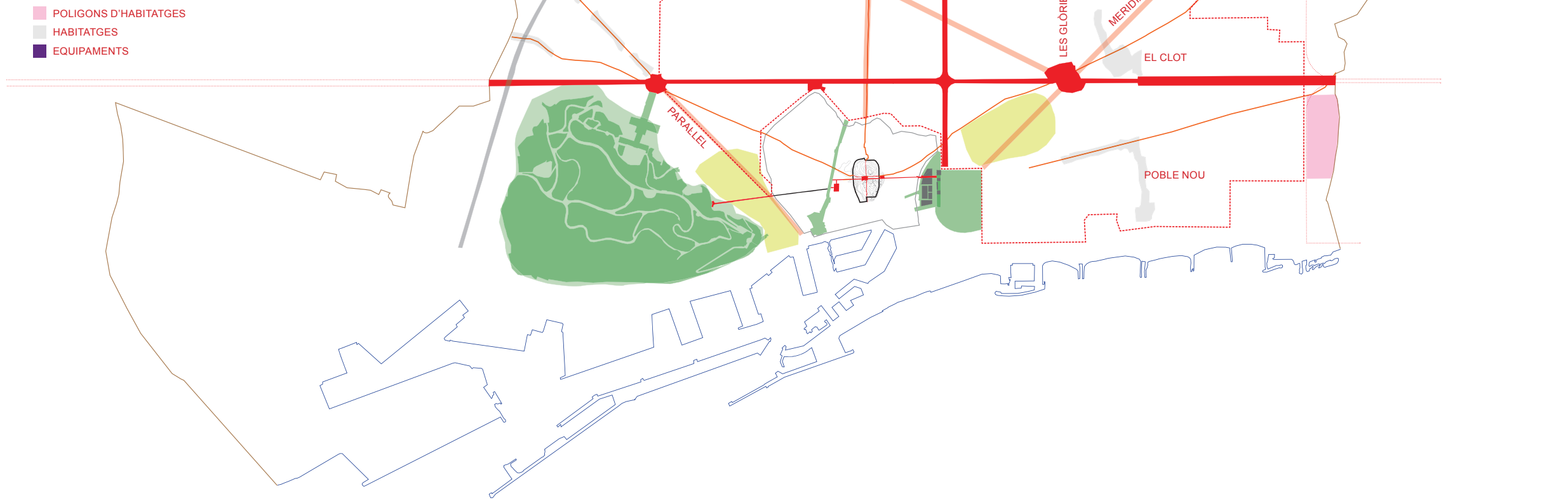


RONDA DE DALT CONSOLIDACIÓ DE LA PERIFÈRIA

La construcció de la Ronda de Dalt facilita la qualitat urbana del sector de ponent, ajuda a diversificar el transit de la carretera d’Esplugues (entre la Diagonal i Vallcarca) i que aquesta, en aquest tram, pugui adquirir la dimensió de via urbana.

A ponent, la Ronda de Dalt, s’ajusta al traçat de la carretera d’Esplugues i malgrat el seu disseny acurat, pel traçat i pel tipus de via, no aconsegueix tenir la qualitat de via urbana.

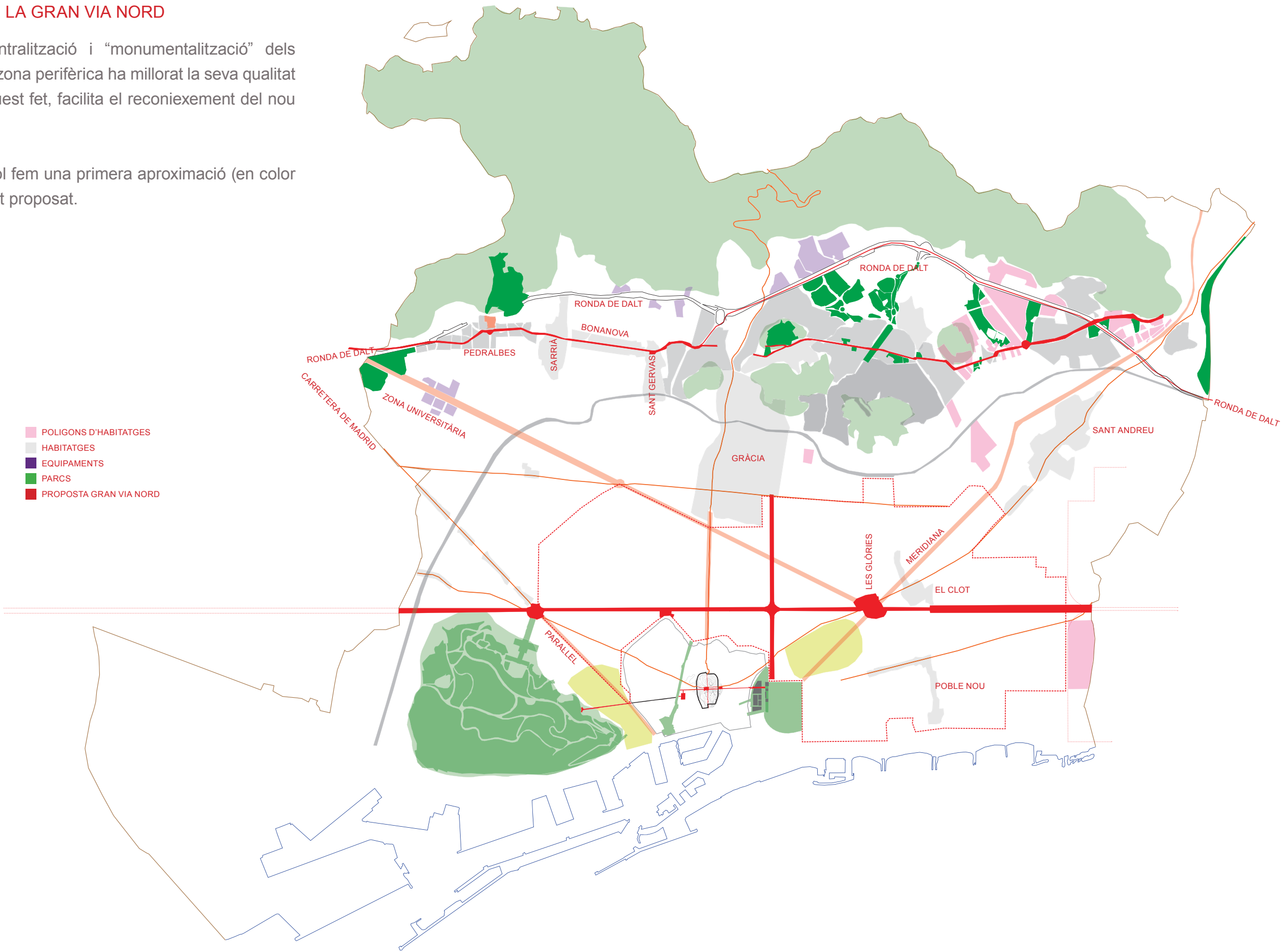
Al sud d’aquest traçat, les diverses trames urbanes, (des de Vallcarca a Trinitat Nova) pràcticament s’han unit i, entre elles és pot apreciar la possibilitat de definir una via “paralela” a la carretera d’Esplugues què, amb actuacions puntuals pot esdevenir una via urbana travessera que estructuri les diferents trames urbanes i, que amb la possible unió amb el traçat de ponent (des de la Diagonal a Vallcarca) pot esdevenir la tercera via travessera, el que en el treball hem anomenat la Gran Via Nord.



PROPOSTA DE LA GRAN VIA NORD

Amb la descentralització i “monumentalització” dels barris, aquesta zona perifèrica ha millorat la seva qualitat urbanística. Aquest fet, facilita el reconeixement del nou traçat.

En aquest plànol fem una primera aproximació (en color vermell) al traçat proposat.



7_Bibliografia

Adroer i Tasis, Anna Maria (1985)

Història urbana del Pla de Barcelona : actes del II Congrés d'Història del Pla de Barcelona celebrat a l'Institut Municipal d'Història els dies 6 i 7 de desembre de 1985.

Arranz Herrero, Manuel (1985)

Entre el sistema gremial i el sistema fabril
Ponència en el II Congrés d'Història de Barcelona 1985

Barnada, Jaume (2006)

Dotze ciutats. Els seus espais públics.
Edicions UPC 2006

Berni Millet, Piero i Carreras Monfort, C sar (2001)

El circuit comercial de Barcino: reflexions al voltant de les marques amfòriques.
Favenia 23/1. 2001

Busquets, Joan i altres (2003)

Ciutat Vella de Barcelona un passat amb futur
Foment de Ciutat Vella. Ajuntament de Barcelona, UPC. LUB. ISBN: 84.7609.983-5. Dip. Legal: B-7.569-2003

Burgueño, Jesús (2010)

Ponència, Ge metres, arquitectes i editors. Cartografiar Barcelona (1750-1850), presentada a les Jornades d'història de la cartografia de Barcelona celebrades els dies 19 i 20 de maig de 2010, i recollida en la publicació Aproximacions a la història de la cartografia de Barcelona amb Carme Montaner i Francesc Nadal com editors

Carreras Candi, Francesc (2008)

Geografia General de Catalunya. La Ciutat de Barcelona
Vesi  digital: Digitized by the Internet Archive in 2008 with funding from University of Toronto

Capel Sa z, Horaci ; Sánchez, Joan Eugeni; Moncada, Omar (1988)

De Palas a Minerva, la formació científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII.
Editorial CSIC-CSIC Pres,1988

Comission Consultative Internationale (1884)

Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Annexe au Rapport de l'ingénieur chef du service de l'entretien, materiel & magasins

Charles-Roux, J. (1901)

L'isthme et le canal de Suez. Historique -  tat actuel. Avec 5 planches, 12 cartes uo plans hors texte et 268 gravures. Tome Premier. Librairie Hachette & Co. 1901. Biblioteca Universitaria UPM-ETSI Caminos

De Palau, Melcior (1890)

Revista de obras p blicas. Tomo VIII_11-01; 17-01; 23-01, de 15 de juny, 15 de setembre i 15 de setembre de 1890

Fiol Costa, Carme (2007)

Tesi doctoral: Reticules i diagonals. El Pla Jaussely de Barcelona de 1907 i el Pla Burnham de Chicago de 1909.

García-Bellido y García de Diego, Javier (1999)

Tesis doctoral: Coranom a. Los universales de la urbanística. Estudios sobre las estructuras generativas en las ciencias del territorio. (1999)
DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA T CNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLIT CNICA DE MADRID

García-Bellido García de Diego, Javier (2000)

ILDEFONSO CERD  Y EL NACIMIENTO DE LA URBANÍSTICA: LA PRIMERA PROPUESTA DISCIPLINAR DE SU ESTRUCTURA PROFUNDA
Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788].
N  61, 1 de abril de 2000. http://www.ub.edu/geocrit/sn-61.htm#N_1_

García-Bellido y García de Diego, Javier. (2005)

PROPUESTA PARA LA CONFIGURACIÓN DE UNA TEORÍA GENERAL DE LA GESTIÓN URBANÍSTICA
Geo Crítica. Scripta Nova. REVISTA ELECTR NICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98
Vol. IX, núm. 196, 1 de septiembre de 2005
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-196.htm>

García Espuche, Albert; Guàrdia i Bassols, Manuel (1992)

Barcelona 1714-1940 : 10 plànols històrics = 10 planos históricos = 10 plans historiques = 10 historical maps
[Barcelona] : Ciutat de les Ciutats, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona : Institut Municipal d'Història, Ajuntament de Barcelona : Lunweg, [1992].

Gueni vre Antonini-Fournier, (2012)

  R duire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, G nes et Marseille du XVIIe   la fin du XIXe siècle  , Liame [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 05 f vrier 2012, consult  le 15 octobre 2013.
URL : <http://liame.revues.org/262>

Grupo2C. (2009)

La Barcelona de Cerdà
Editorial: Flor del viento editores. Any: 2009
EAN: 9788496495340

Larrosa, Manuel. (2012)

El PTMB, tauler d'escacs de partides futures. (La Barcelona que no sap canviar d'escala.) Article dins de PAPERS Regió Metropolitana de Barcelona. Núm. 55. Pàgines 68-70
Barcelona juliol de 2012
ISSN 2013-7959

León, José María García; Galacho, Diego Ruiz; Segura, Javier López. (2000)

Introducció hist rica a la filosofía del estado (III): los precursores del socialismo moderno.
Filosofía, política y economía en el Laberinto, 2000, n  3, p. 1-29.

Llobet, Jordi

Tesi doctoral: Una aproximació al creixement urbà de Barcelona en el període 1917-1936

Magrinyà, Francesc. (2002)

La théorie urbanistique d'Ildefons Cerdà et son application   l'Ensanche de Barcelone: une gen se d'urbanisme de r seaux,  cole nationale des Ponts

et Chauss es, Marne-la-Vallée, 29-V-2002, 2 vol. (tesi doctoral).

Magrinyà, Francesc. (2009)

El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona. Scripta Nova. Revista Electr nica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (3) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-3.htm>>. [ISSN: 1138-9788].
Vol. XIII, núm. 296 (3), 1 de agosto de 2009

Mateo, Josep Lluís (1996)

1856-199 BARCELONA CONTEMPORANEA
Centre de Cultura Contemporània de Barcelona 1996. Diputació de Barcelona 1996
ISBN:84-88811-16-0
DL: B-6.246-96

Miralles i Guasch, Carme. (1996)

Ciutat i transport. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània.
Tesi doctoral. Dep. de Geografía. Facultat de Lletres. UAB 1996

Montaner, Carme. Nadal, Francesc. Editors (2010)

APROXIIMACIONS A LA HISTÒRIA DE LA CARTOGRAFÍA DE BARCELONA
Institut de cultura de l'Ajuntament de Barcelona. 2010.
ISBN:978-84-393-8695-7
Dip. Legal: B-1825-2011

Muñoz Corbalan, Juan Miguel. (2010)

Cartografía militar y representación Espacial de Barcelona en el siglo XVIII
Dins de: Aproximacions a la història de la cartografia de Barcelona.
Carme Montaner, Francesc Nadal (editors)
Institut de cultura de l'Ajuntament de Barcelona. 2010
ISBN:978-84-393-8695-7
Dip. Legal: B-1825-2011

Moretó Navarro, Isabel. (2008)

La irrupció de la ciutat moderna, 1854-1874.
Barcelona quaderns d'història, 2008, no 14, p. 23-45.

Nadal, Francesc. (2010)

El Plànol de la Ciutat de Barcelona de Miquel Garriga i Roca (1856-1862). (p g. 113 a 129)
Dins de: Aproximacions a la història de la cartografia de Barcelona.
Carme Montaner, Francesc Nadal (editors)
Institut de cultura de l'ajuntament de Barcelona. 2010
ISBN:978-84-393-8695-7
Dip. Legal: B-1825-2011

Navas i Ferrer, Teresa. (2008)

 Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l rea de Barcelona.  Barcelona quaderns d'història [en línia], 2008., Núm. 14 , p. 117-134.
<http://www.raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/128465/218962>

Navas i Ferrer, Teresa. (2012)

CRECIMIENTO URBANO, RED DE CARRETERAS Y TRANVÍA ELÉCTRICO EN EL ÁREA DE BARCELONA.
Universitat Polit cnica de Catalunya-Barcelona Tech. Dept. ITT. Grupo EXIT. Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes

técnicas urbanas en America y Europa, 1890-1930 Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos.
Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia, 23-26 de enero de 2012.

Navas Ferrer, Teresa. (2013)
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DESDE LA PERSPECTIVA HISTÓRICA. EL CASO DE LA FORMACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN LA REGIÓN DE BARCELONA (1761-1969)
Revista Transporte y Territorio N° 8, Universidad de Buenos Aires, 1º sem. de 2013.
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

Oliveras Samitier, Jordi. (1985)
“L’Urbanisme dels Capitans Generals: la construcció de la nova façana de llevant”
Ponència dins del II Congrés d’Història de Barcelona (1985),

Pujol i Estragués, Herminia
Dues visions de Barcelona als anys 30. El Pla de distribució en zones del territori català i el Pla Macià (1932-1934)
Treballs de la Societat Catalana de Geografia N° 43 vol XII pàgines 82-116

Rosselló i Nicolau, Maribel (2009)
El barrio de Poniente en el Raval de Barcelona, 1838–1867. Un ejemplo de proyecto de vivienda masiva.
Congreso Nacional de Historia de la Construcción. “VI Congreso Nacional de Historia de la Construcción”. València: 2009, p. 1231-1239.
Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Composició Arquitectònica
978-84-9728-317-5
M-42.956-2009
http://hdl.handle.net/2117/13964

Sabaté i Caselas, Ferran (1984)
Pere Garcia Faria i els orígens de l’enginyeria sanitària
http://www.raco.cat/index.php/gimbernat/article/viewFile/44486/54292

Sagarra i Trias, Ferran (1996)
Barcelona, ciutat de transició (1848 - 1868)
Institut d’Estudis Catalans
ISBN 84-7283-333-X
Diposit legal: B. 43.763 - 1996

Sagarra i Trias, Ferran (2002)
Arquitectes i enginyers: el control del territori
Barcelona Quaderns d’Història, 6. Pag. 189-200

Sauquet Llonch, Roger. (2012)
Tesi doctoral, La ciutat de repòs i vacances del Gacpac (1931-1938). Un paisatge pel descans. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Projectes Arquitectònics.

Sennett, Richard (1997)
CARNE Y PIEDRA. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental.
Títol original: Flesh and Estone. The Body and the City i Western Civilization.
Traducció: César Vidal.
Primera edició: 1997
Tercera reimpressió: 2007

Ed. Alianza Editorial, S. A. Madrid.
ISBN: 978-84-206-9489-4

Sennett, Richard (2013)
Artesania, tecnología y nuevas formas de trabajo.
“Hemos perdido el arte de hacer ciudades” (entrevista de Magda Anglès)
Primera edició: 2013
Centro de Cultura Contemporanea de Barcelona.
ISBN: 978-84-92946-49-5

Sobraqués i Callicó, Jaume (1993)
Desplegament de la Ciutat manufacturera (1714-1833)
INTROCUCCIÓ HISTÒRIA DE BARCELONA VOL. 5
ISBN- obra completa -84.7739-178-5
Vol. 5 84-7739-602-7
Dip. Leg. B.30.485-1993

Solà-Morales, Ignasi de. López de Guereña Calderón, Arantza (1982)
La Plaça Reial de Barcelona. De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana
7.27 monografies de la Unitat de Teoria i Història. ETSAB
Dipòsit legal: 42.037

Solà-Morales, Manuel de (2008)
DEU LLIÇONS SOBRE BARCELONA. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna.
COAC. Col·legi Oficial d’Arquitectes de Catalunya 2008

Vila, Pau. (1984)
Resum de geografia de Catalunya. Nova edició del llibre del mateix títol publicat en nou volums per l’Editorial Barcino entre 1928 i 1936.
ISBN 84-7283-705-X

Arxius consultats

Institut Cartogràfic de Catalunya

Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

Biblioteca Digital Hispànica

Biblioteca digital de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la UPM

Biblioteca i arxiu històric del COAC

8_Il·lustracions

Abstract

Fig 1. LES TRES VIES TRAVESSERES. Dibuix de l'autor sobre el PGMB 2010. Representació de les tres vies d'estudi en l'àmbit metropolità.

1_Introducció

Fig. 2 FRAGMENT DE PGMB 2010. Detall de la Gran Via Nord. Dibuix de l'autor sobre el PGMB 2010

Fig. 3 FRAGMENT DEL PLÀNOL D'EIXAMPLE ILDEFONS CERDÀ 1859 (AHCB 2939). Detall de la Gran Via. Dibuix de l'autor sobre el Plànol d'Eixample 1859 (AHCB 2939)

Fig. 4 EL CARRER FERRAN. Dibuixat sobre el parcel·lari actual amb les parcel·les afectades. Diferents fases del procés. Dibuix de l'autor sobre al parcel·lari actual

Fig. 5 Dibuix de l'autor en base a l'article "El circuit comercial de Barcino: reflexions al voltant de les marques amfòriques". Piero Berni Millet i Cèsar Carreras Monfort. Faventia 23/1, 2001 103-129. Mapa de la regió de Barcelona. Reconstrucció topogràfica d'acord amb Palet (1997, fig. 46).

Fig. 6 Il·lustració redibuixada de l'article "EL PTMB, TAULER D'ESCACS DE PARTIDES FUTURES (LA BARCELONA QUE NO SAP CANVIAR D'ESCALA)" Manel Larrosa. Papers 55 / EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA. p. 68-69. 2010. La descoberta de la vall interior prelitoral suposaria un canvi d'escala per a Barcelona, com fa cent cinquanta anys ho fou el disseny de la Gran Via, amb la Meridiana i la Diagonal.

Fig. 7 ESTRUCTURA URBANA SOBRE EL PARCELLARI ACTUAL. Plànol composició, dibuixat per l'autor, amb el plànol, Pla de la ciutat de Barcelona y sos contorns en lo año 1740 de Francesc Renart i Closas (AHCB-2553), la Gran Via del projecte d'Eixample de 1859 de Ildefons Cerdà (AHCB-2939)

Fig. 8 ESQUEMA DE L'ESTRUCTURA URBANA. Plànol composició, dibuixat per l'autor, amb el plànol, Pla de la ciutat de Barcelona y sos contorns en lo año 1740 de Francesc Renart i Closas (AHCB-2553), la Gran Via del projecte d'Eixample de 1859 de Ildefons Cerdà (AHCB-2939)

2_El carrer Ferran. Quatre episodis

Fig. 9 El carrer Ferran-Jaume I - Princesa en el parcel·lari actual

2.1_Rambles / Plaça de la Trinitat

Fig. 10 Estat de la Rambla en el segle XVIII. Dibuix de l'autor sobre còpia digitalitzada de la il·lustració extreta de: "La Plaça Reial de Barcelona. De la Utilidad y Ornato Público a la Reforma Urbana" Ignasi de Solà Morales i Arantza de Guereña Calderón . TESAB. 1982

Fig. 11 Dibuix de l'autor sobre el plànol, Pla de la Rambla de Barcelona en lo año 1807 (AHCB-22136)

Fig. 12 Plànol collage dibuix de l'autor sobre diferents plànols. "Prolongació carrer Marqués de Barberà (AHCB-3511), Obertura carrer Comte de l'Asalto (AHCB-5387), Pla de la Rambla (AHCB-22136) Convent dels Caputxins abans i després de 1824 i Quarterons de Garriga i Roca (AHCB-1158)

LÀMINA PÀG 16

2.2_Plaça de la Trinitat / Plaça Sant Jaume

Fig. 13 Plànol collage dibuixat per l'autor sobre "Plano para la formación de una plaza céntrica [...] 30 Enero de 1824 encontró el...(AHCB 3527). Diferents transformacions de la plaça Sant Jaume. Geografia General de Catalunya. p. 832-833. Carreras Candi. Quarterons de Garriga i Roca (1862) ajustats al parcel·lari actual.

Fig. 14, 1a, 2a, 3a, 1b, 2b, 3b, 1c, 2c i 3c. Dibuixos de l'autor sobre la base del plànol collage de la fig. 13

2.3_Plaça Sant Jaume / Plaça de l'Àngel

Fig. 15, a, b, c i d Procés de construcció dels trams Ferran i Sant Jaume. Dibuixos de l'autor a partir dels quarterons de Garriga i Roca (1862)

2.4_Carrer Princesa

Fig. 16 Dibuix de l'autor sobre fragment del "Plano geométrico de la ciudad de Barcelona, levantado por el Arquitecto Mayor de la misma Dn. José Mas y Vila quien lo dedica a su Escmo. Ayuntamiento Constitucional" 1842.

Fig. 17 Dibuix de l'autor sobre fragment del "Plano de la plaza de Barcelona en el estado en que se encuentra en el año de 1851 levantado con Telemetro y Brújula prismatica y dibujado por los gefes y [oficiales] del cuerpo de Yngenieros que componen la Brigada topográfica y de ensanche de la misma" 1851

Fig. 18 "Plano demostrativo de los edificios que deberian espropiarse con la obertura de la proyectada calle de la Princesa" (AHCB 3219) traçat pels arquitectes Josep Mas i Vila i Francesc Daniel Molina.

01 FRAGMENT F DEL Plano demostrativo de los edificios que deberan espropiarse con la abertura de la proyectada calle de la Princesa, insiguiendo [sic] la dirección que llevan las calles de Jaime I y Fernando Séptimo. Josep Mas i Vial ; Francesc Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3219A)

02 FRAGMENT A DEL Plano demostrativo de los edificios que deberan espropiarse con la abertura de la proyectada calle de la Princesa, insiguiendo [sic] la dirección que llevan las calles de Jaime I y Fernando Séptimo. Josep Mas i Vial ; Francesc Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3219B)

03 FRAGMENT DE Planta geométrica de la cloaca. Albañales, imbornales, mina de canalización de las aguas potables y cañerías de gas, según el nuevo plan de reforma para la calle de la Princesa. Jose Fontseré ; Francisco Daniel Molina i Casamajó (AHCB 3068)

04 FRAGMENT DEL Plano geométrico del cruzamiento de la calle de la Princesa con las del Rech y Tantarantana. José Fontseré y Mestre (AHCB 3509)

Fig. 19 Procés de construcció del carrer Ferran-Jaume I-Princesa. Dibuix de

l'autor sobre el "Plano demostrativo de los edificios que deberian espropiarse con la obertura de la proyectada calle de la Princesa" (AHCB 3219) traçat pels arquitectes Josep Mas i Vila i Francesc Daniel Molina.

Fig. 20 a , b i c Procés de construcció de l'eix travesser generat a partir del projecte del carrer Ferran. La situació dels dos parcs urbans defineixen i delimiten aquest eix travesser. Dibuix de l'autor sobre el parcel·lari actual

3_ La Gran Via

3.1_El projecte d'Eixample d'en Ildefons Cerdà

Fig. 21 Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona / Ildefons Cerdà. ICC-RM 267959

Fig. 22 Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona / Amb la Gran Via i el passeig de Sant Joan, dibuix de l'autor en base al plànol d'Ildefons Cerdà. ICC-RM 267959.

Fig. 23 Dibuix de l'autor en base al "Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona" ICC-RM 267959 i al plànol del "Plan oficial de la Ciutat Nova, fet en 1858 per N'Anfós Cerdà, per ordre del Govern" AHCB-2939

3.2_El canal Suez i la Gran Via

Fig. 24 La Gran Via en construcció

Fig. 25 El canal de Suez en construcció. Chantier a sec du kilomètre 88. Pàgina 333 del capítol VIII annex 18. L'isthme et le canal de suez. CHARLES-ROUX. PARIS. 1901

Fig. 26 Il·lustracions del llibre "L'isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel"

Fig. 27 Projecte de mançana per la Societat Fomento del Ensanche de Barcelona. Ildefons Cerdà.

Fig. 28 Il·lustració del llibre "L'isthme et le Canal de Suez : historique, état actuel". Projecte de la comissió de Lesseps

Fig. 29 Gran Via. Imatge Google Earth, 209 Km d'alçada

Fig. 30 Secció del canal de Suez. Comissió Consultiva Internacional 1884.

Fig. 31 Canal de Suez. Imatge Google Earth, 209 Km d'alçada

3.3_Les travesseres a l'Eixample Cerdà

Fig. 32 Vies estructurals i equipaments en el projecte d'Eixample de Cerdà. 1859. Dibuix de l'autor sobre original AHCB-2939

Fig. 33 Vies estructurals, equipaments i nuclis del pla en el projecte d'Eixample de Cerdà. 1859.Dibuix de l'autor sobre original AHCB-2939

LÀMINA PÀG 33

LÀMINA PÀG 34

LÀMINA PÀG 35

LÀMINA PÀG 36

LÀMINA PÀG 37

LÀMINA PÀG 38

4_La Gran Via Nord

Fig. 34 FRAGMENT DE PGMB 2010. Detall de la Gran Via Nord. Dibuix de l'autor.

4.1_La xarxa de carreteres secundàries de Barcelona

Fig. 35 Dibuix de l'autor en base a les il·lustracions de la pàgina 41 de l'article "Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)" de Teresa Navas Ferrer. 2013.

Fig. 36 Dibuix de l'autor en base a la il·lustració de la pàgina 133 de l'article "Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona." de Teresa Navas 2008.

Fig. 37 Dibuix de l'autor en base a les il·lustracions 35 i 36

Fig. 38 Detall de l'àrea metropolitana del plànol re-dibuixat a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

Fig. 39 Dibuix de l'autor a partir de "Plan de carreteras provinciales de Barcelona / Melchor de Palau" de 1879 ICC RM.2270

4.2_La xarxa de tramvies

Fig. 40. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de Tramvies 1888

Fig. 41. Dibuix de l'autor en base a la Xarxa de transport urbà 1929

Fig. 42. Xarxa de transport metropolità 1968

Fig. 43. Xarxa integrada de transport ferroviari 2013

4.3_Propostes urbanes i canvi d'escala

El pla de Sanejament de Garcia Faria

Fig. 44 Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. LÁMINA 1 (AHCB 20432)

Fig. 45 Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Alcantarillado - Drenaje - Residuos urbanos. Redactado por D. Pedro Garcia Faria, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto Jefe de la Sección de Alcantarillado y Saneamiento de Barcelona. Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891. LÁMINA 2 (AHCB 20432)

Fig. 46 Dibuix de l'autor en base al plànol de la figura 45

El pla Jaussely

Fig. 47 LEON JAUSSELY, Plan Type Schematique de Ville Moderne. Font: Memoria del anteproyecto de Enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y sus pueblos agregados (1905). Extret de la Tesi de Jordi Llobet "UNA APROXIMACIÓ AL CREIXEMENT URBA DE BARCELONA EN EL PERÍODE 1917-1936". P. 311

Fig. 48 LEON JAUSSELY, Plan Type Schematique de Ville Moderne. Dibuix de l'autor sobre la base de l'esquema de Leon Jaussely

Fig. 49 Dibuix de l'autor a partir de "Matriu Formal" del CAPITOL 3, JAUSSELY A BARCELONA I BURHAM A CHICAGO. pàg. 68 de la tesi doctoral "RETÍCULES I DIAGONALS. El Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burham de Chicago" de Carme Fiol Costa. DUOT 2007.

Fig. 50 Dibuix de l'autor a partir de "Esquelet urbà" del CAPITOL 3, JAUSSELY A BARCELONA I BURHAM A CHICAGO. pàg. 70 de la tesi doctoral "RETÍCULES I DIAGONALS. El Pla Jaussely de Barcelona i el Pla Burham de Chicago" de Carme Fiol Costa. DUOT 2007.

El pla de la Barcelona Futura i el Regional Planning

Fig 51 a, b Dibuix de l'autor en base al ESQUEMA DEL SISTEMA D'ESPAYS LLIURES DE LA CIUTAT DE BARCELONA. N. M. Rubió i Tudurí 1926. Extret de la tesi doctoral "EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" de Roger Sauquet Llonch.2012. P. 327

Fig. 52 a Pla de la Barcelona Futura. Exposició Universal de 1929 de N. M. Rubió i Tudurí i R. Argilés. Extret de la tesi doctoral "EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" de Roger Sauquet Llonch.2012. P. 324.

Fig. 52 b. Dibuix de l'autor en base a la fig. 52 a

El pla Macià

Fig. 53 El Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932 ICC RL.2215

Fig. 54 Dibuix de l'autor a partir del plànol d'aplicació a l'àrea de Barcelona, dins del Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. Aut: Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí. 1932. Extret de "EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" tesi doctoral de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 131

Fig. 55 Dibuix de l'autor en base al plànol que acompanya l'article "La urbanización de la Barcelona futura" a la revista AC n.1, 1931. Extret de la tesi doctoral "EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 323

Fig. 56 Dibuix de l'autor en base al plànol d'ubicació de la CRV publicada a la revista AC n.7, 1932. Extret de la tesi doctoral "EL PROYECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938). Un paisatge pel descans" de Roger Sauquet Llonch. 2012. P. 323

Fig. 57 Diorama Pla Macià

Fig. 58 Esquema Pla Macià

Fig. 59 Dibuix de l'autor sobre l'esquema Pla Macià

Fig. 60 Dibuix de l'autor en base a l'Esquema de transports. Pla Macià

Fig. 61 Esquema de transports i esquema del Pla Macià en el fotoplà actual

4.4_El creixement "incontrolat" de la ciutat

Fig. 62. Dibuix de l'autor en base al plànol de Barcelona de 1888: Plano general de Barcelona y sus alrededores. (AHCB-10881)

Fig. 63. Dibuix de l'autor en base al Plano de la xarxa de tramvies 1888

Fig. 64. Dibuix de l'autor en base al Plànol dibuixat per J. M. Serra, aprovat per l'Ajuntament el 13 de gener de 1891 (RM 84491- ICC).

Fig. 65. Dibuix de l'autor en base al Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona. Redactado por D. Pedro Garcia Faria,Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 16 Junio 1891 (AHCB-20432)

Fig. 66. Dibuix de l'autor en base al plànol del Término municipal de Barcelona en 1910. (AHCB-12847)

Fig. 67. Dibuix de l'autor en base al plànol guia turística amb la xarxa de transport públic a Barcelona 1929

Fig. 68. Dibuix de l'autor en base al Plano de la ciudad Barcelona.Año 1943. Vicente Martorell. (AHCB-6249)

Fig. 69. Dibuix de l'autor en base al Fotoplà de la ciutat de Barcelona 1947 ICC

Fig. 70. Dibuix de l'autor en base a Fragment dels Plànols Diputació de Barcelona. 1967 ICC

Fig. 71. Dibuix de l'autor en base a Fragment del PGMB 1976

Fig. 72. Dibuix de l'autor en base a Fragment del PGMB 2010

5_Conclusions

LÀMINES PÀG 55 a 69

6_Seqüència gràfica

LÀMINES PÀG 71 a 80

